KOKU-FAN

$5.00 december 1980

航空ファン 12

●D.スペリングの空撮特集

●立体特集　BAeシーハリアー

●緊急レポート：イランVSイラク

D.SPERINGの空撮特集

DON SPERING's Air to Air Special

A camouflaged EB-57B and dark B-57C from 134DSES/158DSEG of Vermont ANG, based at Burlington Int'l Airport, is the only Canberra-equipped unit in the United States. The Squadron conducts functional evaluation of air defence capability all over the Continent. August 1979 photo

Photo — D.Spering-AIR/AIR Staff

上はマサチューセッツ州ケープコッドを基地とする沿岸警備隊のHU-16E。右は空母ミッドウェー（CV-41）搭載VA-115のA-6E TRAM。下2機はメリーランドANG175TFG/104TFSのA-10A。A-6Eは1980年5月、ウェーキ島付近の太平洋上での撮影で、KC-135Aタンカーの空中給油支援を受けてトランスパックを行ないCVW-5に配備された。175TFGのA-10Aは1980年7月の撮影である。

Shown on top is a HU-16E of the U.S. Coast Guard based at Cape Cod, Massachussets. On right is the A-6E TRAM of VA-115 assigned to USS Midway (CV-41), photographed in May 1980 during air-refuelling over the Pacific in the vicinity of Wake Islands. Bottom two shows A-10A from 104TFS/175TFG of Maryland ANG photographed in 1980.

Photo — D.Spering-AIR Staff

Photo — D.Spering / AIR

カラー・レポート

FARNBOROUGH INTERNATIONAL 80

Photo D.Calvert and B. [illegible] IAP

11月号でもすでにお伝えしたとおり8月31日から9月7日までの8日間，ロンドン郊外のファーンボロ飛行場において英国航空工業会主催のファーンボロ・インターナショナル'80が開催された。今回は，11月号ではお伝えできなかった機体を中心にIAPのデニスJ.カルバート氏のカラー・レポートをお送りすることにしよう。ファーンボロ・インターナショナルは，パリ・エアサロンと並び称される国際的な航空ショーで，パリ・サロンのない偶数年度に開催されている。今回はアメリカ機も出場したため，トーネードADV，ミラージュ・ファミリー，ニムロッドAEWなどのヨーロッパ勢が米軍機を向え討つかたちになった。上は会場上空をフライパスするニムロッドAEW.3(XZ286)。NATO統一採用が決っているE-3Aセントリーに対抗して，デモフライトを操り返した。下はマトラ・スーパーR530，R550などの各種兵装とともに展示されたミラージュ2000-04。後方はミラージュ4000。

FARNBOROUGH INTERNATIONAL 80

「右」タキシングするNo.800Sqn.のシーハリアーFRS.1。今回のショーには尾翼にインビンシブル搭載機を示す「N」のコードを付けたNo.800Sqn.の所属機と，ヨービルトンの司令部飛行隊No.899Sqn.から計4機出場した。「下中」フランス空軍の主力機，ミラージュF1C。ジャンヌ・ダルクのマークを付けたEC1/5所属機で，現在このEC1/5をはじめ5個飛行隊がF1を装備している。フランス空軍は総計200機を越えるミラージュF1を発注しており，ミラージュ2000が実戦化される80年代中盤から後半まで本機を使用し続ける模様。「下」地上展示のトーネードF.2(ZA254)。F.2は新鋭のADV(防空バージョン)で，期間中は胴体下にスカイフラッシュAAMのイナートをはじめ，各種の兵装を搭載して第3国の関係者を前に米軍機を席巻するかのように，デモンストレーションに余念がなかった。

［左］ナショナル・カラーを施したミラージュ2000-02（AMD-BA）。フランス空軍向け200機の発注を受けてはいるものの，中東や南米など大事な第３国のお得意先からの発注は今だなく，そのためもあってか，ミラージュ2000のデモフライトは，他機に比べても非常に白熱した感があった。

Following a quick report in preceding issue, we would like to introduce the further coverage of Farnborough Int'l Airshowmade by Mr Dennis J.Calvert of IAP in these pages. The prestige Airshow often compared with the Paris Airshow was held from August 31st to September 7th this year at Farnborough, where the attention of crowd had been drawn to an enthusiastic participation of USA concerned.

[Top Left] A Mirage F1C from EC1/5 bearing "Joan of Arc" marking. As known, the Mirage F1Cs are the mainstay of French Air Force and currently deployed to six other squadrons. A total of 200 F1s are on order which will probably remain in service by the end '80s.

[Top Right] Sea Harrier FRS.1s from No.800 Sqdn assigned to HMS Invincible as indicated by "N"code. A total of four Sea Harriers from No.800 and No.299 Sqdns based at RNAS Yeovilton had participated in the airshow.

[Bottom Left] A Tornado F.2, the new ADV (Air Defence Version), with its various armaments made an impact appeal to the potential buyers.

[Bottom Right] A Mirrage 2000-02 wearing the national color scheme during demonstration.

〔上〕ヨーロッパで初めてのデモフライトを行なったTF-18A(Bu.No.160784)。試作型最終号機にあたるこの機体は、ストレーキのスリットや主翼のドッグツースがなく、飛行試験の進展につれて改修がかなり進んでいることをうかがわせる。ただ残念なことに、同機は9月7日、スペインへデモに向う途中、墜落してしまった。
〔下〕"ストライク・イーグル"と命名されたMD社のデモンストレーターF-15B-4改修型(71-291)。リザード迷彩の対地攻撃型で、ファストパックを装備した本機はローリング空軍基地～ミルデンホール間を1時間20分で飛行してショーに駆けつけ、話題を呼んだ。〔右ページ上〕は在西独カナダ国防軍に配備されているDHC.CC.132、DHC.7の軍用型で、輸送用に使用されている。中はスペイン期待の新鋭練習・軽攻撃機CASA C-101アビオジェット。下はTRS18ターボジェット・エンジンを装備したユニークな練習機マイクロジェット200.

[Top] TF-18A (Bu.No.160784) made its first demonstration flight at the Show. Unfortunately the aircraft crashed on its way to Spain on September 7th after the show.
[Below] A F-15B-4 'Strike Eagle' the attacker version of F-15.
[Right Top] A DHC. CC.132, the military version of DHC.7, utilized as transport by the Canadian Armed Forces.
[Right Middle] The new Spanish advanced trainer/attacker, CASA C-101 Aviojet. [Right Bottom] A Microjet 200, TRS18 turbojet-mounted tainer also participated in the show.

KF Special File

[上]カリフォルニア州リムーア基地のエプロンに整列したPACのA-7E飛行隊。手前からVA-192(NH-305/157519)、VA-94、VA-113、VA-25の順である。VA-192の胴体にはUSSエンタープライズの文字が見えるが、来年早々に終了予定の同艦の改装工事後、CVW-11の一員として試験航海に同行する予定という。
[中・下]ジョージア州ドビンズ空軍基地に飛来したVA-122のA-7E(NL-300/156841)。CVW-15のCAG機で、ラダーには15の文字を囲むスターマークが描かれている。CVW-15は昨年9月までキティホーク(CV-63)による第7艦隊展開を行ない、現在は本国で訓練中である。

[Top] A line-up of A-7Es from PAC. From foreground to back are VA-94, VA-113, and VA-25. VA-192 bearing CVN-65 marking will be assigned to the trial run of carrier after completion of its modification early next year.
[Below] A-7E of VA-122 on visit to Dobbins, Georgia. The aircraft is CAG plane of CVW-15 who had been a assigned to USS Kitty Hawk of the 7th Fleet till September last year.

Photo: R.E.K

Tactical Air Meet '80

7月下旬，西ドイツのラムシュタインおよびツバイブリュッケン両基地において，恒例のNATO戦技競技会"Tactical Air Meet '80"が開催された。参加したのは7ヵ国の11チーム。使用機はF-4E/RF-4E，F-104G/RF-104G/CF-104，ジャギュアGR.1ならびにミラージュ5BA/5Fとバラエティーに富み，実戦さながら白熱の競技を繰り広げた。参加国と使用機は次のとおり。

★イギリス：ジャギュアGR.1，No.2/No.20/No.31Sqn，★西ドイツ：F-104G/RF-4E，JBG-31/-32/AKG-51，★ベルギー：ミラージュ5BA，2Wg/2Sm，★オランダ：RF-104G，No.306Sqn，★カナダ：CF-104，1CAG，★アメリカ：F-4E，86TFW/512TFS，★フランス（ゲスト参加）：ミラージュ5F，EC2/13。

［上］地元ラムシュタイン基地から参加したUSAFE 17AF指揮下86TFW/512TFSのF-4E（69-249）。［右］新しい2色迷彩を施したカナダ国防軍1CAG（カナダ第1航空群）のCF-104（104806）。

中段は参加チームのエンブレムで，左から米空軍86TFW/512TFS（F-4E，68-393），カナダ国防軍1CAG（CF-104），英空軍No.31Sqn.（ジャギュアGR.1，XX390/B）の順。

Photo—P. Greve

1980年夏・沖縄の空

Photo — M. Sekiya

沖縄の夏は暑い。暑いよりも「熱い」と表記する方がふさわしいと思えるような暑さだ。その暑い沖縄で，飛行機ファンに常にホットな話題を提供してくれるのが嘉手納基地である。すでに1年が経過した18TFWのF-15C/Dイーグル，そして6月に配備されたばかりのE-3Aセントリー，海軍ではP-3C Up-dateIIなど新鮮な話題にはこと欠かない。外来では，クラーク基地から飛来した空戦指南役26TFTASのF-5Eがアグレッサー特有の迷彩もあってひときわ人目を引くし，沖縄近海を遊弋する空母コンステレーションからはVA-147のA-7Eがしばしば姿を見せた。なお長年にわたって嘉手納に駐留，ミステリアスな存在でもあった1SOSのMC-130Eは6月下旬，クラーク基地に移動した。ここに「1980年夏・沖縄の空」をカラーで総括しよう。

［上］RW05Rに進入する18TFW/67TFSのF-15C(78-473)。昨年9月の第一陣到着以来約1年が経過したが，現在までに予定の3個飛行隊は転換を終了，実動状態にある。そして基地内のハンガーでは，マークを消した数機のF-4Cがトランスパックに備えて整備を受けていた。［下］去る6月，急遽派遣された552AWCWのE-3A(77-0351)。配備数は現在2機で，7月には早くも機体の入れ替えが行なわれた。

Photo — M. Sekiya

[上]7月初め，前任のVMFA-451に代わって本国サウス・カロライナ州ビュフォート基地から岩国へ展開したVMFA-333のF-4S-28(DN-110/153779)．岩国基地MAW-1へのローテーション派遣は現在6ヵ月間の海外任務で，F-4が構成する戦闘攻撃部隊MAG-15はビュフォートのMAG-31と，ハワイ，カネオヘ・ベイのMAG-24によって賄われている．7月28日の撮影．
[中]タキシーエンドでアーミング作業を行なうVMFA-232のF-4S-35(WT-05/155835，WT-07/155840)．岩国のVMFAおよびVMAからは，常時1個飛行隊が嘉手納基地に展開してACMや対地攻撃訓練を行なっている．WT-05のSTA.2およびSTA.8には，Mk.82スネークアイ500lb爆弾が計6発搭載されており，対地支援の訓練に向かうところだろう．
[下]クロスカントリーで嘉手納基地を訪れた空母コンステレーション(CV-64)搭載VA-147のA-7E(NG-402/157522)．VA-147は母艦のインド洋急派に際し，フィリピンのキュービ・ポイントに残された部隊で，今夏は嘉手納の常連であった．

Photo: M. Sekiya

[Top] F-4S-28 from VMFA-333 on the six-month rotation assignment to MAW-1 deployed in MCAS Iwakuni. The photograph was taken on July 28th.
[Middle] F-4S-35 from VMFA-232 is seen being armed at Kadena AB, where ACM and ground attack training are held. Note Mk.82 500 LB Snake Eyes.
[Below] A-7E from VA-147 assigned to USS Constellation(CV-64) during visit to Kadena AB, Okinawa.

右は上から順に3TFW/26TFTASのF-5E-NO(74-01574)、VC-5のA-4E(UE-10/152074)、VMA-231 Det. BのAV-8A(CG-03/158951)。最下段は嘉手納基地の夜景にシルエットを浮かべるVMFA-232のF-4SとVP-26のP-3C。F-5EはF-15とのACM訓練を終えて嘉手納に帰投したもの。今年夏の18TFWとのDACTにはF-5E 6機がクラーク基地から参加、約2週間に渡って激しい訓練を行なった。その下はやはりフィリピンのキュービ・ポイント基地から飛来したA-4Eのペア。沖縄近海を航行中のミッドウェー(CV-41)の艦載機に対する奉仕任務に就いた。一方、MAW-1のハリアー部隊は現在、嘉手納基地に駐留しているが、今年夏には1年ぶりに本国からVMA-231 Det. Bが派遣された。写真はVMFA-232のF-4Sとペアで訓練に向かうところ。夜の嘉手納基地、海軍/海兵隊用エプロンに並ぶP-3C Up-date IIは、遠くメイン州ブランズウィック基地から、初めての嘉手納任務に就いたPW-5所属VP-26。このVP-26は9月中旬、アラスカ経由でホームベースに帰投。現在はやはりPW-5からVP-44が派遣されている。

Photo — I. Mitsui

上は那覇基地の自衛隊機。F-104 J 555号機はレドームを黒く塗装しており、今後はすべてこのようになる。第207飛行隊は30機近いF-104J/DJを保有する大世帯だが、年内に2機が用廃になるという。

From up to down on the right are F-5E-NO of 26TFTAS /3TFW,A-4E of VC-5,AV-8A from VMA-231 Detachment B, F-4S of VMFA-232, and P-3C of VP-26.The F-5E was photographed upon returning to Kadena AB from the excercise held with F-15s. To DACT held with 18TFW this summer six F-5s had been participated and completed two-week excercise. Below is a pair of A-4Es from NAS CubiPoint in the Philippines. The Harriers of MAW-1, currently stationed at Kadena AB, also participated in the excercise with F-4S. A P-3C Update II arrived from Main to assume her first overseas duty.VP-26 returned home in September being replaced by VP-44.

Photo — I. Mitsui

Photo — M. Sekiya

Photo — I. Mitsui

Photo — I. Mitsui

「英海軍の新星」実用段階に

BAe シーハリアーFRS.1

[Photo—IAP]

英海軍FAA(艦隊航空隊)期待の新星，BAeシーハリアーFRS.1が実用段階に達した。シーハリアーは英海軍の新しい対潜巡洋艦インビンシブル級に搭載するため開発された機体で，1号機は1978年8月20日に初飛行，現在のところ34機発注されており，これらで合計3個飛行隊を編成することになっている。

[Photo—Y. Kato]

[上]ファーンボロ'80会場におけるNo.800Sqn.のシーハリアーFRS.1(XZ456)。[左]1979年6月，パリ航空ショーで展示飛行を見せるシーハリアーFRS.1(24/XZ450)。これがシーハリアーのパリ航空ショー初見参であった。[下]1980年4月23日，ヨービルトン基地で行なわれたNo.899Sqn.の編成式。列線に並ぶのはヨービルトン基地の司令部飛行隊No.899Sqn.の所属機で，"Mailed Fist"のスコードロン・バッジが往年のシービクセンを思わせる。

[Photo—IAP]

カ以外ではオーストラリア空軍が唯一の使用国であるGD F-111C。基本的にはF-111Aに準ずる機体で、キャンベラの後継機として1973年から24機配備された。

世界の空軍シリーズ

ROYAL AUSTRALIAN AIR FORCE

オーストラリア空軍

広大な国土と豊富な資源を持つオーストラリアは，人口1,400万人強という大きな小国である。オーストラリア軍は総兵力72,000人，陸海空３軍はすべて志願制となっており，対外的にはアメリカおよびニュージーランドの間でANZUS３国条約を結び，相互の防衛を取決めているほか，マレーシアとシンガポールに対し，防衛援助を行なっている。オーストラリア空軍(Royal Australian Air Force＝RAAF)は兵力21,000人，保有機300機以上。1921年３月，それまであった陸軍の航空部隊(Air Corps)から独立，同年８月，元の宗主，イギリスのジョージ５世から贈った128機の航空機を持って活動を開始した。また，オーストラリアは３つの大洋に囲まれた海洋国でもあり，２万t級軽空母1隻と航空機65機を中心とした海軍航空兵力を有している。なお陸軍(Royal Army Aviation Corps)は連絡機およびヘリコプターからなる支援航空兵力のみを有している。

↑クィーンズランド州アンバーレー
に駐留する No.82(B)Wing No.1Sq
'ピッグ・アル'F-111C(A8-145).F-
にFB-111と同じロング・スパンの
を組み合わせた機体だが、主翼構造
題が表面化した結果、1963年に発注
からの引渡しは1973年6月まで遅れた
おRAAFはこの間、米空軍よりF-4E
をリースし、これに充当していた。
←ニュー・サウスウェールズのウイ
ムタウン基地、No.77Sqn のミラー
IIIO(A3-22).同基地はNo.3、75、7
およびNo.2OCUを擁するミラージュ
ウン(うちNo.3および75Sqn.はマレ
アのバターワース基地へ派遣中).
のミラージュはGAF(政府航空機工
コモンウェルス社がライセンス生産
おり、IIIE戦略攻撃型IIIOが100機
型のIIID/Oが16機で、1963年(IIID/O
66年)から配備が開始された。ミラー
IIIOは攻撃型のIIIO Aが50機、要撃型
OFが48機生産され、前記の4個飛行
ほか、ARDU(Aircraft Research and
lopment Unit)にも配備中。
↓No.2OCUで機種転換訓練に使用
いるミラージュIIID/D(A3-110).

To protect her 14-million population and ri
natural resources, Australia maintains a u
fied defence structure involving all 3 militar
arms supported by 72,000 men, the over
headquarters being housed at MoD in Ca
berra. Their international contributions exten
to a trilateral ANZUS defence treaty (amo
Australia-New Zealand-USA) as well as bilate
ral treaties with Singapore and Malaysi
Among three services, the RAAF is the sing
largest aviation arm derived from the Arm
Air Corps in March 1921. With 21,000 me
the RAAF is equipped with more than 30
aircraft. Aside from RAAF, the Royal Nav
maintains an aircraft carrier and more tha
65 aircraft, while Royal Army Aviation Corp
fly various supporting aircraft.

⬆アンバーレーに翼を休めるNo.2Sqn.のキャンベラB.20。GAFがB.2規格の機体を48機生産したもので、数機が練習型T.21や写真偵察型P.R.20に改造されている。
➡No.37Sqn.のC-130E。リッチモンドを基地に12機のC-130Eを運用する。なおリッチモンドにはC-130H 12機を運用するNo.35Sqn.も駐留している。
⬇同じくリッチモンドを基地とするDHC-4カリブー。飛行隊はNo.35、38Sqn.。
⬇ARDUで現在も使用されているC-47。各タイプ合わせて124機配備された。
⬇No.2OCUのマッキCAC/MB.326H。90機ライセンス生産し、パース基地のNo.2FTSとイーストセール基地のCFS（中央飛行学校）でも使用されている。
➡コモンウェルス社が60年代に62機生産したNo.1FTSのCA-25ウインジール練習機。

[Top] Canberra B20 from No.2 Sqdn at RAAF Amberley. The aircraft is one of 46 B20s built by GAF. The variants include T.21 trainers and P.R.20 recons.
[2nd from Top] One of 12 C-130Es from No.37 Sqdn based at RAAF Richmond, where No.35 sqdn is also operating with their twelve C-130Hs.
[Left Below] One of DHC-4 Caribous at RAAF Richmond by No.35 and 38 squadrons.
[Left Bottom] One of 17 Douglas C-47s still in service.
[Right Below] One of 90Aermacchi/CAC MB326Hs from No.2OCU. The trainers are flown by No.2 FTS at RAAF Pearce and at RAAF East Sale for instructor course.
[Right Bottom] One of piston-engined trainers CA-25 Winjeel from No.1 FTS.

オーストラリア海軍(Royal Austr
Navy = RAN)は軽空母CVS-21 メ
ルン(基準排水量16,000t)とその
により対潜作戦を行なっている。
⬆新しいブルー系制空迷彩を施し
-805のA-4G(155069)。1967年、メ
ルンのオーバーホールの際、サン
エゴ湾でA-4G 8機、TA-4G 2機
2E 12機を積み込み、以来A-4G
防空用戦闘機としてVF-805で使
ている。
⬅メルボルンに搭載されているV
のS-2G。1976年、ハンガーの火
有S-2E 12機を焼失したRANが、
軍に補充を求めた機体。現在6
ルボルンに搭載されている。
⬅ウェセックスHAS.31Bに代り、
ルンに搭載されている対潜ヘリ。
キングHAS.50。HS-817の所属機
機が搭載されている。ほかのメル
ン搭載機と同様、ニュー・サウ
ールズのNASノウラをホームベー
する。

Royal Australian Navy maintains a 20,00
light aircraft carrier, the HMSA Melbourn
S-21, equipped with an Air Group operati
the ASW, strike and ground-attack roles
as having an SAR capability.
[Top] While docked for an overhaul in Sa
in 1967, 8 A-4Gs, 2 TA-4Gs, and 12 S-2E
procured. Ever since Skyhawks of VF-80
been playing fleet defence role.
[Middle] S-2G from VS-816 assigned to
Melbourne. Currently six are in service.
[Bottom] Sea King of HAS.50 operating

⬆横浜港へ寄港したメルボルン艦上で公開されたHS-817のエセックスHAS.31B。現在はシーキングにその座を譲り、HS-723に転属され、救難、輸送など支援任務についている。
➡海軍パイロットの養成と新鋭機材の試験などに使用されているVC-724のMB326H。海軍およびパイロットの養成は通常、ポイント・クックのNo.1FTS(CT-4)とパースのNo.2FTS(MB326H)が肩代わりしている。

[Top] A Wessex HAS.31B of HS-817 on the deck of HMAS Melbourne on visit to Yokohama. The helicopters are now transferred to HS-723 for rescue role.

オーストラリア陸軍(Australian Army Aviation Corps)は、現在固定翼機30機、ヘリ53機、計83機を保有して、地上部隊の支援、観測、連絡などに使用されている。使用機は固定翼機がピラタスPC-6Bターボポーター19機、GAFノーマッド"ミッション・マスターズ"11機、回転翼機はベル206B-1ジェットレンジャー53機。
⬇第173支援飛行隊のピラタスPC-6Bターボポーター(A14-683)。

[Middle] MB326H from VC-724. Navy aviators are trained at RAAF Pearce and Point Cook. [Below] A Pilatus Turbo-Porters of 173rd Support Sqdn of Australian Army.

5th AIR FORCE IN KOREA ⑧

Photo via LARRY DAVIS

〔上〕胴体と主翼に描かれた極東空軍の識別帯も鮮やかに、北朝鮮領内を一路、決戦場のヤールーガン（鴨緑江）上空へ向かう4FIWのF-86Fエレメント。1952年9月の撮影で、当時4FIWは金浦（K-14）を基地としており、金浦からヤールーガン周辺のMiG回廊まで約200マイルの行程であった。
〔下〕停戦も間近な1953年夏、金浦飛行場の掩体にしばしの休みをきめる4FIW 334FIS所属のF-86E。ともにE型だが、右側の機体はカナデア製のF-86E-6である。

[Above] An element of 4th FIWg F-86Fs are seen high over North Korea. From this angle the FEAF ID bands are very evident.

[Below] A pair of 334th FISq F-86s sit in their revetment at Kimpo in the Summer of 1953. Both are E model. Sabres with the one on the right being one of the Canadair built F-86E-6.

「上」1952年6月撮影の51FIW/25FIS所属F-86E。この当時、51FIW所属機はユニット・マーキングとして機首および尾翼に赤帯を入れており、後に採用されるチェッカーはまだ1機のみであった。「右」金浦飛行場の掩体壕で、AN/APG-30レーダ装置の整備作業を受ける4FIW/334FISのF-86E。ニックネームは"Baby Linda"と"Dottie"で、ともにエースの乗機らしく多くのスコアが見られる。「下」水原(K-13)における51FIW/16FISのF-86E-10-NA(51-2762)。51FIWは1952年夏以降、そのユニット・マーキングをチェッカーに変更した。

[Above] These aircraft belong to the 25th FISq as denoted by the red trim on tail and nose. At this time June 1952, only one aircraft has had the checks applied to the tail fin.

[Right] "Baby Linda" is having the radio gear checked. Both aircraft are from the 334th FISq. Note the many kills on both aircraft.

A 16th FISq F-86E on the ramp at Suwon. Note the personal marking on the nose and wingtip. The 51st FIWg adopted the checkertail in the summer of 1952 as their unit marking.

イラストレイテッド・第二次大戦機

格闘戦能力を追及するため複葉とし,その一方で，できる限りの速度性能を得るべく本機はかなり苦労している。主翼，尾翼，エンジンの取付角すべてが，推力線に対して0度というのも92戦と同じである。これは後の3式戦闘機にも引きつがれた。胴体のリベット・ラインはすべてパテでならし，平滑に磨き上げて灰緑色に仕上げてある。全長の短い1型は，滑走中つんのめってよくひっくり返ったそうだが，これは2型になって改善された。まだ第一次大戦的な気風の残っていた中国戦線では，I-15やカーチス・ホークと一騎討を演じ，日中双方のパイロットともに多く物語りを生み出した。

しかし本機から装備された89式機銃は故で有名である。ここ一番というときに弾丸がず，秘術をつくして敵機を追いながらの空中，備えつけの銅ハンマーで銃尾をひっぱく場面がしばしばだった。本機にも一応,軍式の25号F型という無線送受信機が積んでる。計器盤など，コクピット内もなかなかニークである。第16連隊の本機が陸軍戦闘

川崎95式2型戦闘機

★飛行第2大隊第1中隊長機

Kawasaki Ki-10 Fighter "Perry"

隊として初の戦果を上げたときは各方面から祝電が殺到したという。ノモンハンでも一部使用され，本機で育ったパイロットはやがて太平洋戦の中堅となった。

95戦1型の塗装はまことに地味であり,尾翼に片仮名があるくらいだが，2型になってからは，比較的こったマークが多くなってきた。後期には茶と緑を使った迷彩も出てきて胴体にも「日の丸」が入った。映画「燃ゆる大空」では，青天白日を描いた本機が97戦との空戦を演じた。　　　　（資料提供・渡部利久氏）

In pursuit of outstanding manoeuvrability and speed, the engineers were challenged with unprecedented problems upon giving life to the Type 95 Model 2 Fighter (Ki-10-II Perry) on the drawing board. Wings, tail assembly, and engine thrust were all paralleled with LOP. Also careful putty works were applied on the rivets and seams of fuselage for smoother surface which was finally coated with some Grayish Green paint. The lengthend fuselage had eliminated trouble encountered by Model I, which often stumbled during taxiing. But a solution provided in couping with its defective Type 89 machinegun was most impressive and unique. Being told that at most critical moments the gun gets stuck, the engineer decided to present a metal hammer to each pilot flying Perry. Henceforth everytime the Type 89 machinegun jammed while tailing after an opponent era pilot in the cockpit of Type95 fighter had kept banging on the back plate with a hammer. Surprisingly, it worked.

(By Ichiro Hasegawa)

ILLUSTRATED No.5 航空ファン別冊
第二次大戦アメリカ陸軍爆撃機
第二次大戦における米
陸軍爆撃機隊の活躍と
その使用機を集大成！
〈主な内容〉
＊カラーファイル：WWⅡアメリカ爆撃機
＊B-17　B-24　B-25　B-26　B-29
機種別解説
＊戦うアメリカ爆撃機たち
＊B&Wグラフ大特集：ノーズアート
＊第二次大戦アメリカ爆撃機戦史
＊アメリカ爆撃機と機雷作戦
＊モデリングマニュアル・スペシャル
アメリカ爆撃機のマーキング
10月25日発売！
★予価1,800円
TARGET FOR TONIGHT

1980年代の英海軍航空を担う

BAe シーハリアーFRS.1

1979年10月，イギリス本土とアイルランド島間のアイリッシュ海においてシーハリアーFRS.1の運用試験が行なわれた。合計5機のシーハリアーが対潜空母ハーミス艦上に展開，空母適性試験を実施したもので，参加機の内訳はNo.700A IFTU(Intensive Flying Trials Unit)およびボスコムダウンのA&AEEから各2機，BAe社ダンスフォールドから1機，ほかにフリゲート艦HMSユーリアスが，プレーン・ガード任務を帯びて同行した。［上］前脚をタイダウンしたままエンジン運転中のA&AEE所属シーハリアーFRS.1(XZ450)。後方にはHMSユーリアスが続いている。このXZ450はシーハリアーFRS.1の1号機で，トライアルには30㎜アデン砲ポッドのほか100Gal増槽，1,000lb爆弾およびAIM-9サイドワインダーAAMを装備して参加した。［下］ハーミス艦上のシーハリアー。手前の2機はヨービルトンに基地を置くNo.700A IFTUの所属である。

First pictures of Sea Harrier aircraft carrying out operational trials on board HMS Hermes in the Irish Sea. Aircraft nos 100 and 101 are the first delivered to No.700A Intensive Flying Trials Unit at RNAS Yeovilton, a/c serial no 439 is from BAe Dunsfold and a/c serials 440 and 450 are from A&AEE Boscombe Down systems aircraft serial no 450 carries a gun pack, Sidewinder missiles and long-range fuel tanks. The RN frigate HMS Euryalus is on duty as plane guard.

Photo : MOD/RN.
D.J.Calvert/IA[illegible]
Y.Kato

P.36は2枚ともHMSハーミス飛行甲板上のNo.700A IFTU所属機。本機の主脚は周囲を排気ノズルに囲まれた配置であるためエンジン運転中は接近できず，車輪止めの抜き差しには特製の棒を必要とする。そのためか，車輪止めは前脚のみとしていることに注目。空軍型ハリアーと比較して太くなった機首にはフェランティ製のマルチモード・レーダ，ブルーフォックスが収容されている。
[上]ハーミスの飛行甲板からデッキランチによるSTOを行なうXZ450。シーハリアーは米海兵隊のAV-8Aと同様にAIM-9サイドワインダー運用能力を備えており，その自己防御能力は空軍型ハリアーを上回る。そのほかマーテルおよびハープーンASM搭載用プロビジョンを備えている。
[右]胴体背面の給油口から燃料の補給を受けるXZ451。シーハリアーのコクピットは空軍型と比較して11in高い位置にあり，前下方視界が改善されている。垂直尾翼のコードレター「VL」はヨービルトン基地所属を示すもの。

1978年 8 月20日に初飛行したシー
リアー 1 号機はまずファーンボロ'78
一般にデビューし，翌年のパリ航空
ョーが初の海外航空ショーへの参加
なった。このページの 3 枚はいずれ
第33回パリ航空ショーにおける XZ45
上はホバリングから脚を引込めつつ
イングボーンに移るところ。中はホ
リング。シーハリアーのエンジンは
ガサス Mk.104ターボファンで，推力2
500ℓbは空軍型ハリアーのペガサス M
103とほぼ同じだが，コロージョン対
がより徹底している点が異なる。下
地上展示場の XZ450。ブルーフォッ
ス・レーダの搭載により太くなった
首と高くなったコクピット，延長さ
たテイルコーンなど，ハリアー空軍
とのプロフィールの違いを読みとれ

1979年秋以降，試験部隊No.700A IFTUを編成してシー・トライアルを続けていたシーハリアーFRS.1が実用段階に達した。最初の実戦部隊No.800Sqn.は1980年4月23日，ヨービルトン基地において編成された。No.800Sqn.は対潜巡洋艦HMSインビンシブル(1980年3月就航)，もしくは対潜空母HMSハーミス(現在スキー・ジャンプ甲板に改造中)のいずれかに搭載される予定で，1980年中には2番目のNo.801Sqn.が新編されることになっている。上は4月23日，No.800Sqn.開隊式当日のXZ458。右はファーンボロ'80会場におけるNo.899Sqn.所属機。No.899Sqn.はヨービルトン基地の司令部飛行隊で，旧No.700A IFTUの機体を受け継いで編成された。同じくファーンボロ'80会場で飛行展示に出発するNo.800Sqn.所属機。インビンシブル搭載機を示すテイルコード「N」を記入した姿が様についており，すでに実用段階に達したことを感じさせる。

米空軍唯一の戦略偵察航空団所在地

ビール空軍基地

Photo—T.Hashimo

カリフォルニア北部に位置する州都サクラメントからさらに北へ40マイル，はるかにシェラネバダを望む大草原地帯の一画に，アメリカ空軍で唯一，戦略偵察航空団の所在するビール空軍基地がある。22,900エーカーの広大な基地には現在戦略空軍第15航空軍指揮下，第14航空師団の司令部が置かれ，SR-71とU-2を統一装備する第9戦略偵察航空団(9SRW)と，SR-71を支援する第100空中給油航空団(100ARW)が任務に就いている。写真はすべて1980年7月15日に撮影したもの。

［上］二重柵の内側エプロンに待機する第99戦略偵察飛行隊のU-2C(手前)とU-2CT(56-6692)。U-2CTはタンデム複座の練習機型で，パイロット席の後方には一段高い教官席が設けられている。［左］第100空中給油航空団司令部のプレート。左がそのインシグニア，右は第15航空軍のインシグニアである。［下］第100空中給油航空団には第9および第349空中給油飛行隊が所属しており，それぞれKC-135Aのほか SR-71専用のKC-135Qを保有している。

［左］エプロンの片すみに翼を休める第9戦略偵察航空団のT-38A（64-13217）。このT-38はSR-71と飛行特性が非常に似ているため，9SRWでは技倆維持訓練／連絡用機に使用している。そのほかSR-71とU-2の飛状態確認用のチェイス機にも用いており，貴重な支援機のひとつである。基地には5機程度配置されており，ブラックバードならぬホワイトバードと呼ばれている。

［右・下］フラップ・フルダウンで着陸進入中の第99戦略偵察飛行隊のU-2R。U-2Rは胴体前部を延長，電子偵察／通信機材を追加装備した最終タイプで，1968年に25機が改造された。これらの機体はそれぞれ装備に若干の相違があり，主翼中に大型の燃料タンクを装着した機体もある。またこれらのうち，数機は欧州に常時派遣されており，イギリスのミルデンホール基地から偵察任務に就いている。なお現在このU-2Rの発達型で，サイドルッキング・レーダを追加，ECMを強化した戦術偵察機TR-1の開発が進められており，複座練習型の初号機TR-1Bはまもなくビール空軍基地に配備されることになっている。

〔右・下〕SR-71を装備するのが、この第1戦略偵察飛行隊(1SRS)である。現在実働状態にあるのは12~13機程度で、これらのうち3機は第100戦略偵察航空団のKC-135Qとともに沖縄の嘉手納基地に常時配備され、第1分遣隊を編成している。写真はタッチダウン寸前のSR-71C(64-17956)。このC型は後席を一段高くした練習型で、1966年にSR-71Bとして2機改造されたうちの1機。

写真は飛行を終えたSR-71のパイ
ト(左)とRSO(下)。対[illegible]高高度用
服は薄綿で、写真のように1人で
ぐこともできない。

ghting
alcon

1979年1月，米空軍最初のF-16航空団に選ばれたユタ州ヒル空軍基地の388TFWのエプロンで，5,000人もの内外関係者を集めて行なわれた配備開始のセレモニーから，18ヵ月が経過した80年夏，同じ388TFWのエプロンに昨年にはおよばないものの，12AF司令官ウイリアムR.ネルソン中将をはじめとする2,000名の人々が集まった。1972年1月，LWF候補のひとつとして名乗りを上げてから今日まで，制式なニックネームがないままだったF-16に"Fighting Falcon"の名が与えられたことを記念するセレモニーのためである。

F-16の生産は今年7月に200機目がGD社フォート・ワース工場で引渡され，これまでに388および56TFWが転換を終了，同時にNATO 4ヵ国のほかイスラエルも本機を採用しており，80年代の国際戦闘機としての前途は明るい。写真左上はF-16Aのコクピット。写真にはないが，中央手前にレーダ・スコープ，右端にサイド・スティックがある。左下はF-16と，その搭載兵器。主翼および胴体下，合計9ヵ所のハードポイントには最大15,200lbもの兵装搭載が可能である。写真上・右は爆撃形態で飛行する388TFW/4TFSのF-16A(78-070)。翼端および外翼パイロンにはAIM-9J/Lサイドワインダー，外翼にはMk.84 2,000lb GP爆弾，内翼には370Galタンク，胴体下にはAN/ALQ-119ECMポッドを携行している。4TFSは388TFW最初の実戦部隊で，16TFTSに次ぎ昨年末F-4Dからの転換を終えた。4TFSは今年6月末，F-16の攻撃能力実証デモンストレーション“イエロー・マックス・アルファ”を実施，ユタ，ネバダ，アイダホの5ヵ所のレンジを使用して3日間に240ソーティーの対空地ミッションを行なった。

[上]雪原の中で飛行試験を行なうノルウェー空軍のF-16B第1号機。1979年1月26日のベルギー空軍への引渡しを皮切りに開始された、NATO諸国に対するF-16配備は順調に進んでおり、オランダ、ノルウェー、デンマークの順にそれぞれ初号機の領収を終えた。写真のノルウェー空軍は1980年1月15日に初号機の引渡しを受けた。
[下]高緯度地方のノルウェーは、冬期の滑走路凍結に備えてドラッグシュートの装備を要求しており、写真でテイルコーンが後方に延長されていることがわかる。

[上]1980年1月28日，デンマークの雪原上空を飛ぶNATO4ヵ国のF-16B。ノルウェー空軍機のみ独自の迷彩を使用しており，ドラッグシュートを装備したテイルコーンともども異彩を放っている。現在までにF-16の採用を決定したのはアメリカとNATO4ヵ国のほか，中東ではイスラエルとエジプトがあり，エジプト空軍には1982年初めから引渡しが開始される。
[下]同じく1980年1月28日，デンマークのスクリドストラップ基地に集まったF-16たち。これらのF-16が，F-104Gに代わって第一線配備に就く日も近い。

イスラエル空軍はNATO 4カ国に次いでF-16採用の名乗りを上げ，その1号機F-16B(001)は1980年1月31日，引渡しを完了した。この1号機は唯一のRTU(リプレースメント・トレーニング・ユニット)16TFTSが所在するユタ州ヒル空軍基地へ配属され，インストラクター・パイロットの養成にあてられた。現在までに1号機のほかA型3機，B型3機の計7機がヒルへ配備されている。フォートワースにおける同国向けの生産スケジュールは3月まで月1機，4月2機，5～6月3機，それ以降4機で，7月には米空軍によってイスラエルへ初の空輸が行なわれた。1980年中には5機のB型を含め31機が引渡され，予定の75機(A型67機，B型8機)は1981年11月に終了する。写真は試験飛行中のF-16AとBで，機体にはクフィルと同様のデザート・スキムが施されている。

自衛隊装備カタログ

JAPAN SELF DEFENCE FORCE 1981

カラーの大迫力で見る—。
Wild Mook 45

●カラー・スペシャル
グラフ・日本の防衛力　Air to Air　第10師団夜間渡河訓練　東京湾展示作業訓練

●航空自衛隊〔JASDF〕
F-15要撃戦闘機　F-1対地支援戦闘機　F-4EJ要撃戦闘機　F-104J要撃戦闘機　F-86F昼間戦闘機　E-2C早期警戒機　RF-4E偵察機　輸送機　救難捜索機　飛行点検機　練習機　救難ヘリコプター　ミサイル　基地車輌　通信・電子機器　機上機器類　救難装備品　クラシュバリヤー……etc.

●陸上自衛隊〔JGSDF〕
74式戦車　61式戦車　M41戦車　73式装甲車　60式装甲車　M3A1装甲車　けん引車　自走高射機関砲　自走迫撃砲　自走無反動砲　自走榴弾砲　自走ロケット発射機　地対空誘導弾ホーク　79式対舟艇対戦車誘導弾発射機　64式対戦車誘導弾発射機　迫撃砲　無反動砲　榴弾砲　カノン砲　高射機関砲　ロケット弾発射機　拳銃　小銃　機関銃　航空機　偵察隊　空挺隊　レンジャー隊　架橋機材　車両　地雷……etc.

●海上自衛隊〔JMSDF〕
はるかぜ型　あやなみ型　むらさめ型　やまぐも型　みねぐも型　あきづき型　あまつかぜ型　たちかぜ型　たかつき型　はるな型　しらね型　いすず型　ちくご型　潜水艦　機雷艦艇　哨戒艦艇　支援艦艇　支援船　対潜哨戒機　支援航空機　砲熕武器　ミサイル　ロケット弾発射機　魚雷発射管　魚雷　爆雷　機雷　ソノブイ　ソーナー　掃海具　レーダー　無線機……etc.

KKワールドフォトプレス

USAF & U.S. NAVY JET FIGHTERS

超音速の夜明け

シリーズ・アメリカジェット戦闘機〈4〉

McDONNELL F2H

マクダネルの艦載長距離援護機，F2Hバンシーについて述べる前に，世界最初の実用艦上ジェット戦闘機であり，バンシーの実質的な原型機でもあるFD/FHファントムについて，ひと言ふれておく必要があろう。

当時，戦闘機メーカーとしては無名（唯一，陸軍のXP-67を手がけていた）に近いマクダネル社が，この栄光ある"First Carrier Jet Fighter"の開発を受注することになった理由は単純明快，ただ「手が空いていた」ことと「新メーカーを育てよう」との海軍の方針からであった。と同時に，「プロペラのない飛行機」に対する不信感が，海軍内部でも完全に抜けきれておらず，マクダネルを捨て駒として見ていたことも事実である。

さてこのファントムI世（2世はF-4）だが，マ社と同じ新進メーカーであるウェスティング・ハウス社製のWE19-XB-2B（推力1,300lb）軸流式ターボジェット・エンジンを装備して1946年1月26日に進空した。原型1号機XFD-1の誕生である。XFD-1は胴体，主翼構造について先輩格のXP-67にその範を垂れている。端的に言うとXP-67の主翼付根部と胴体間にジェット・エンジンを埋め込んだ機体で，陸軍のXP-59同様，各部分ともまだプロペラ機を脱してはいない。

WE19の量産型，J30-WE-20（1,600lb）を装備したFD-1（1947年にダグラス社製との混同を避けるためFH-1と改称された）は60機生産され，1948年にVF-17Aに配備，イギリス海軍のシーバンパイアを差し置き，初めてシーゴーイング・スコードロンに配備されたジェット戦闘機となった。

ファントム100機の正式発注（うち40機はキャンセル）がなされる5日前の1945年3月2日，すでに発注されていたノースアメリカンXFJ-1とボートXF6U-1の"すべり止め"として，パワ・アップ型F2Hバンシーの試作開発を受注した。エンジンはモデル24C（のちのJ34）に換装，胴体をひとまわり大型化した上，各部をリファインした試作型XF2H-1は1947年1月11日に初飛行，XFJ-1，XF6U-1の失敗も手伝って，56機の正式発注を勝ち取った。

初の量産型，F2H-1は1948年8月に進空，XF2H-1との大きな相違は水平尾翼の上反角がなくなったことと，実用機としての艤装が施された程度で，エンジンもJ34-WE-22（2,990lb）のままだった。

➡NATC（海軍航空試験センター）のF6U-1，F9F-2，F7U-1とエシロン・フォーメーションを組むF2H-3。

回航するCVA-39レーク・シャンプレイン上空を、編隊で飛行するVF-22のF2H-2。

与圧のきいたコクピット（むろん射出座席を装備していた）と長大な航続力は，攻撃機を援護して敵地深くまで侵攻するF2Hのような機体には不可欠な要素で，大型化という方法によりこれを解決したバンシーは，別のネックを抱えこむことになる。つまり大型化による運用上のへい害がそれである。当時の多くの艦載ジェット機がそうであったように，バンシーの翼面荷重はかなり低目であった。低出力での安定性に欠けるジェット・エンジンに対する予防策なのだが，あまりにも用心深すぎた。その上バンシーは，ライバルF9Fパンサーのように前縁フラップを持たないため，小型空母（つまりSCB27A改修前のエセックス級空母）では運用することができなかった。

F2H-1は海軍側の好評を得て続く性能向上型，F2H-2が発注されることになる。バンシーの中では最大（ということは，同社ではそれまで最大）の生産数378機を誇るF2H-2は，-1の胴体を36cm延長，推力3,650lbのJ34-WE-34に換装している。なおこの中には，写真偵察型F2H-2P，全天候型F2H-2N，戦爆型F2H-2Bも含まれる。

F2H-2の配備が本格化する1950年はまた，朝鮮動乱勃発の年でもある。バンシーも参戦するが，航続力と高高度性能だけが取り柄のバンシーはMiG撃墜のスコアをあげることなく停戦の日をむかえる。停戦後，バンサーがその後退翼型クーガーにバトンタッチするとバンシーではとても太刀打ちできなくなってきた。

CVA-33 キアサージのフライト・デッキ上で，発艦準備を整えるVF-11のF2H-2とVD-61Det. FのF2H-2P。

⬆CVA-43コーラルシーの第1カタパルトにセットされ，カタパルト・オフィサーのサインで発艦するVF-12のF2H-2。"Flying Ubangis"のエンブレムに注意。
⬇CVA-42 F.D.ルーズベルト艦上で，5in HVARの搭載作業を受けるVF-172のF2H-3。

➡第2カタパルトで発艦を待つVF-212のF7U-3とVF-21のFJ-3を尻目に，第3カタパルトから離艦するF2H-4。就役間もないCVA-59フォレスタル艦上でのショットで，スチーム・カタパルト4基を装備した大型空母フォレスタルならではのショットだ。

⬆CVA-12ホーネットへ帰投したVF-62のF2H-3。キャノピー前方に突き出ているのは，アレスティング・フックと連動するバリア・ガードで，アングルド・デッキ改修前のエセックス級空母では不可欠の装備である。
⬇CVA-11イントレピッドの第2カタパルト後方で離艦を待つF2H-4。F2H-3/4はF4U-5Nの後継機として混成飛行隊(VC)に配備され艦隊防空の任にあたった。

➡同じく混成飛行隊VC-3のF2H-4。マクダネル社の戦闘機，つまりFD-1からF-15に至る各機の基本形を決定したのが，このバンシーと言える。エンジン，インテイク，水平尾翼など，各所に後のF-101やF-4のイメージとオーバーラップする部分があることに注目。なお，水平尾翼前縁の張り出し（ストレーキ）はF2H-4の特徴だが，後にF2H-3も改修により同様となった。

米海軍が考えたバンシーとクーガーとの機能分類というのは，バンシーの余裕あるスペースに，要撃レーダを組み込み，当時開発が行きづまっていたダグラスF3Dスカイナイトの代替機に当てようとしたわけだ。これが全天候戦闘機F2H-3の誕生である。F2H-3は，-2の胴体を2.23m延長，燃料容量を増大させると同時に機首に給油プローブを設置，長い足をさらに伸ばした。

F2H-3の頭脳はAPG-41 FCRを中心としたAero 6A AOSで，これにG-3 AFCS を組み合わせることにより，当時の単座全天候戦闘機としては，かなり高度な性能を有することになった。パワ・プラントはJ34-WE-36（3,600lb）に換装されており，航続距離も1,700nm以上，ライバルのクーガーが戦闘爆撃機として，自らの道を進んだように，バンシーも海軍，海兵隊の主力全天候戦闘機として，その全盛期をむかえた。

続くF2H-4はエンジンを燃費向上型のJ34-WE-38に換装，電子装置のグレードアップを計った型で，外形的には，水平尾翼のストレーキが目立つ程度である。

F2H-3/-4はSCB-27A改修艦以上の空母に搭載され，29個飛行隊に配備，1959年まで第1線にあった。生産数は-3が175機，-4が150機。

F2H-2の多くは-3/-4と交替して現役を去ったが，写真偵察型F2H-2Pは，朝鮮動乱終了後も第一線に残り，F2H-3/-4やF9Fクーガーとペアを組み，57機生産されたほとんどの機体は，十二分に使用されたのだ。

⬅バンシーの偵察型F2H-2Pとその偵察機材。主翼前方に置かれた3台のカメラ架に6種類の偵察カメラを装備することができた。なおF2H-2Pはビュー・ファインダーを装備しており，当時の艦上偵察機としては最もすぐれていた。
⬋富士山をかすめるように飛行するVC-61のF2H-2P。VC-61は偵察を主任務とする混成飛行隊で，太平洋艦隊の各航空団に，F4U-5P，F9F-2P/-5P，F2H-2Pを派遣していた。
⬇大西洋艦隊の“目”VC-62のF2H-2P。米海軍は1955年ころからグレイと白に塗装様式を変更したが，F2H-2Pはその中では，かなり後期までシーブルーのままだった。

PHOTO NEWS(International)

米海軍/海兵隊の新鋭戦闘/攻撃
MD.F/A-18ホーネットは，11機の開
試験機と，2機の乗員訓練機(TF-
によってこれまでに1,500フライ
2,000時間におよぶ開発スケジュ
ルを消化した。今年11月には早く
最初の飛行隊として，VFA-125カ
リフォルニア州リムーア基地で編
される予定である。最初の実戦飛
は，1983年末から1984年初頭にか
て太平洋艦隊に誕生することにな
ている。またカナダ国防軍も本機
CF-101およびCF-104の後継機とし
137機を発注している。写真はA
9LとAIM-7Fを携行してテスト飛行
の9号機。

No.9 prototype of McDonnell Douglas F
during flight test. The latest Fighter/atta
developed for USN and USMC use have re
accomplished 1,500 flights covering 2,00
with 11 development models and 2 crew
ing TF-18s (MDC)

翼下および胴体下にMK.82 500
爆弾を搭載したF-15B"ストライ
イーグル"。この攻撃型F-15は，M
独自の発達型戦闘機能力実証プロ
ラムに沿って改修されたもので，
ァスト・パックと呼ばれるコンフ
ーマル燃料タンクを装備し，最大
000 lb の燃料を搭載して無給油で
界に展開できる航続力を持つ。
ファスト・パックの装備により，
個追加されて13個となった兵装ス
ーションには合計26,000 lb もの
が可能となった。なおこのプログ
ムは1981年夏頃まで続行される

F-15B "Strike Eagle" armed with 500 l
82 bombs.With Fast-Pack conformal fuel
the fuel capacity increased to34,000 lbs
ing the modified attackers for world
deployment. (MDC)

BAeの高等練習/軽攻撃機ホーク
輸出第1号機が8月初旬，インド
シア空軍に引渡された。このエキ
ポート・モデルはホークT.53と呼
れ，1978年4月にインドネシア空
とBAeとの間で8機の契約が結ば
ていた機体。現時点で4機を引渡
済みで，残る4機も来年早々には
備が完了する模様。インドネシア
軍はこのホークをT-33Aに替えて
備し，同じく新鋭のビーチT-34C
の組合わせにより訓練を進めてい
なお，現在ホークを発注している
は，インドネシアのほか，フィン
ンドとケニアがある。
(British Aerospac

The first Hawk T.53 export model was deliv
to Indonesian Air Force in early August.
(British Aerosp

イギリス空軍の新型早期警戒機ニムロッドAEW.3は9月初旬に開催されたファーンボロ'80に参加，初めて一般の前にその異様な姿を現わした。このXZ286は11機発注(うち8機の製造はすでに始まっている)されているAEW.3の1号機で，6月16日に初飛行したばかり。ほかのNATO加盟国が協同歩調でボーイングE-3Aの採用を決めたのに対し，イギリスは独自に対潜哨戒機ニムロッドMR.2を改造，マルコニ製のマルチモード・ドップラー・レーダを搭載したニムロッドAEW.3を1981年末から1982年にかけて配備する予定。(Inter Air Press)

imrod AEW.3, the latest RAF early warning lane, made debut for the first time before the general public during the recent Farnborough irshow. Eight AEW.3s will be deployed in 981-82 period. (IAP)

9月10日から24日まで，北大西洋およびノルウェー海においてNTO海軍と米海軍の合同演習"Team Work '80"が行なわれた。写真はの演習を偵察のため，原子力空母ニミッツ(CVN-68)に接近したソ連空軍のツポレフTu-95ベアDをエスコートするVF-84のF-14A。9月5日に米海軍がレリーースした最新の写真である。

An F-14A from VF-84 following the Soviet Tu-95 "Bear D" apparently under reconnaissance mission over Norway Sea, where Team Work 80 excercise held jointly by NATO and USN fleets. (USN via Norman Hatch)

(左)同じく"Team Work '80"演習中の9月10日，米海軍の揚陸指揮艦マウント・ホイットニー(LCC-20)の飛行甲板から発艦する英海軍のウエストランド・シーキングHAS.2対潜ヘリコプタ。

(U.S. Navy via Norman Hatch)

(右)山火事シーズンに備えてモジュール型機上消火装置のテストを行なうカリフォルニアANG 146TAW/115TASのC-130B。アメリカ北西部に位置し，広大な森林地帯をかかえるカリフォルニア，ワイオミングのANG部隊はMAFFSと呼ばれる消火装置(取外し可能)を備えたC-130を数機ずつ保有しており，一度に15tもの消火剤を搭載，7秒ごとに3,000Galの散布能力がある。

(Lockheed)

PHOTO NEWS(Domestic)

F-4E, the 51CW C.O.s plane, from Osan AB in Korea during a visit to Yokota AB Japan. August 1980 photo.

A-6E from VMA-533 lands on runway 36 of Yokota AB on August 29th. VMA-533 replaced VMA-322 at Iwakuni.(M.Fujimura)

[上]8月29日，韓国烏山基地
横田に飛来した51CW/36TFS
4E。51CW司令の乗機で，こ
体は8月上旬にも横田に飛来
いるが，そのときとはフィン
プの塗り分けが異なる。写真
月30日，帰投する際の撮影であ
[左]同じく8月29日夕刻，横
地に飛来，R/W36に着陸する
(AW)-533のA-6E[ED-08,155
去る5月中旬，VMA-332に代
て岩国基地のMAG-15に派遣
たもの。　　　（撮影・藤村
[下]9月21日朝，横田基地を
する71ARRSのHC-130N。機首
直尾翼のオレンジレッドFS.1
の塗り分けは，AAC(アラスカ
軍団）特有のアークティック
ーキングである。以前71ARR
エルメンドルフ空軍基地所在
CW所属であったが，21CWの戦
闘航空団への改編にともない
の616MAGに編入された。
（撮影・角

HC-130N of 71 ARRS upon departure from Yokota in morning of September 21st. Note the arctic marking in
red (FS.12197) adopted by Alaskan Air Command. The Sqdn recently joined with 616MAG. (K.S

フォト・ニュース(国内)

〔右〕9月7日，航空自衛隊三沢基地で航空祭が行なわれた。あいにくの雨模様であったが，地元第3航空団のF-1をはじめとする陸海空自衛隊機のほか,米軍のF-15やAV-8も展示されて注目を集めた。またブルーインパルスは，F-86Fによる東北地方最後の公開飛行でもあり，曇り空にカラースモークの花を咲かせた。写真は烏山基地から飛来した51CW/19TASS所属のOV-10A。後方に見えるのは三沢基地に展開中のVP-40所属P-3C。（撮影・小島忠昭）
〔中左〕9月11日，日本を訪問したイギリス艦隊（司令官ジェンキンソン少将）の9隻が東京・晴海，横浜港，米海軍横須賀基地に3隻ずつ分かれて入港した。写真は横浜港に入港したアマゾン級駆逐艦アラクリティ艦上のリンクスHAS.2。機首に達者な漢字で「山猫」と書いてあるのが御愛敬。
〔中右〕神奈川県座間市の米陸軍キャンプ座間にこのほどOH-58Aカイオワが2機配備された。写真は8月13日，キャンプ座間上空を飛ぶ同機。当初はオリーブドラブ1色であったが，後に白とオリーブドラブに塗り分けられた。
（撮影・橋本　隆）

OV-10A from 19TASS/51CW from Osan AB during a visit to Misawa AB under the open-house. (T.Kojima)

[Middle Left] Lynx HAS.2 on the deck of Amazon-class destroyer from Royal Navy fleet visited Yokohama and Yokosuka under the command of Rear Admiral Jenkinson on September 11th. Chinese characters on the nose of chopper denotes "Wildcat". [Middle Right] OH-58As have been deployed to the Camp Zama of U.S.Army. After deployment the White was combined with original Olive drab color scheme. August 13 photo (M.Sekiya)
[Below] The Gulfstream 2(N40CH)belongs to the Chase Manhattan Bank arrived at Haneda Airport on September 17th. (Y Takeuchi)

〔下〕9月17日，羽田空港にチェイス・マンハッタン銀行所有のガルフストリーム2(N40CH)が飛来した。（撮影・竹内[illegible]久）

MODELLING MANUAL

FOCKEWULF Fw190A, F, G

フォッケウルフ Fw190A, F, G

イラスト・解説 野原 茂

Bf 109とともに第二次大戦ドイツ戦闘機の双璧とうたわれたFw190は，Bf 109にはおよばないが総生産数2万機に達し，そのバリエーションの豊富さは群を抜いている。Bf 109の補助機という名目で開発がスタートしながら，もちまえの高性能でたちまち主役にのし上がったというエピソードは有名だ。Bf 109がほとんど戦闘機型1本に終始したのに対し，本機はその余剰馬力とタフネスさを買われ戦闘爆撃機としてもフルに活用された。

Fw190には大きく分けて戦闘機型A，Dシリーズ，戦闘爆撃機型F，Gシリーズがあり，各型にはさらに小改造型を含め多くのサブタイプが存在する。このうちDシリーズは発動機を液冷のユモ213系に換装しているので，名称は同じFw190だが実質的には別機といえよう。そこで今回はA，F，G型それも大戦中期以降に活躍したA-5～-8，F-2～-9，G-2～-8型に絞り，各型の相違点，ディテール，塗装について解説してみたい。

バリエーション(1)

●Fw190A-5

A-4に続く戦闘爆撃型として登場した型で、各部の改良、艤装追加などによって生じた重心位置の後退を防ぐため、発動機架を延長し発動機取付位置を152.5mm前方へ移動したのが大きな相違点。翼付根前縁部、発動機付属品点検パネル、胴体銃点検パネルがそれぞれ前方へ延長されているので A-4との識別は容易。発動機付属品点検パネルにつく冷却空気排出口の流出量調節シャッターは標準装備となる。胴体左側面の点検パネルは大型となり、位置もやや上方へ移動した。発動機はA-4と同様BMW801-D-2。武装は主翼付根にMG151/20 20mm砲×2、外翼にMGFF 20mm砲×2、機首上面にMG17 7.92mm銃×2であるが、空戦能力向上のため低初速のMGFFを取外した機体も多かった。

A-5にはU1～U17までの改造型があるが、その中でA-5/U2は胴体下にETC501ラック、両翼下に300ℓ増槽用 Mtt ラック、排気口部に防炎フィン、左翼前縁に着陸灯2個を装備した夜戦型。A-5/U3は胴体下面に装甲を施した戦闘爆撃機型。A-5/U8は胴体下にETC501ラック、両翼下に300ℓ増槽を装備した長距離戦闘爆撃機型。A-5/U14は胴体下にETC502ラックとLTF5b(800kg)魚雷装備の戦闘雷撃型である。A-5シリーズは1942年末から生産され合計723機がつくられた。

●Fw190A-6

A-5/U10をプロトタイプとする重戦闘機型で、外翼のMGFFをMG151/20に換装した機体。これにともない翼上面にバルジが張り出し、下面の点検パネルの形状も変更されている。左内翼前縁にBSK16ガン・カメラも標準装備となった。一部の機体は胴体下にETC501ラック、300ℓ増槽を装備した。なお、後期型からFuG16ZE方向探知器が標準装備となり、後部胴体下面にそのループ・アンテナがつくようになった。

A-6にはR仕様改造キットを使った改修型としてR1～R6、R11があるが、R11は目標探知用FuG217"ネプツーン"レーダを搭載、胴体下にETC501ラックと300ℓ増槽、左翼前縁に着陸灯1個、排気口に防炎フィンを装備した夜間戦闘機で、機首上面3本、両翼上面4本、同下面3本、後部胴体上面3本とそれぞれアンテナが突出している。バリエーションとして左翼下面に八木アンテナ2本を装備したタイプもあった。

A-6は1943年夏から生産され、アラド(55機)、AGO(280機)、フィーゼラー(234機)各社合計569機つくられた。

バリエーション(1)

●Fw190A-5

A-4に続く戦闘機型として登場した型で，各種の改良，装備追加などによって生じた重心位置の後退を防ぐため，発動機架を延長し発動機取付位置を152.5mm前方へ移動したのが大きな相違点。翼付根前縁部，発動機付属品点検パネル，胴体銃点検パネルがそれぞれ前方へ延長されているのでA-4との識別は容易。発動機付属品点検パネルにつく冷却空気排出口の流出量調節シャッターは標準装備となる。胴体左側面の点検パネルは大型となり，位置もやや上方へ移動した。発動機はA-4と同様BMW801-D-2，武装は主翼付根にMG151/20 20mm砲×2，外翼にMGFF 20mm砲×2，機首上面にMG17 7.92mm銃×2であるが，空戦能力向上のため低初速のMGFFを取外した機体も多かった。

A-5にはU1～U17までの改造型があるが，その中でA-5/U2は胴体下にETC501ラック，両翼下に300ℓ増槽用Mttラック，排気口部に防炎フィン，左翼前縁に着陸灯2個を装備した夜戦型。A-5/U3は胴体下面に装甲を施した戦闘爆撃機型，A-5/U8は胴体下にETC501ラック，両翼下に300ℓ増槽を装備した長距離戦闘爆撃機型。A-5/U14は胴体下にETC502ラックとLTF5b(800kg)魚雷装備の戦闘雷撃型である。A-5シリーズは1942年末から生産され合計723機がつくられた。

●Fw190A-6

A-5/U10をプロトタイプとする重戦闘機型で，外翼のMGFFをMG151/20に換装した機体。これにともない翼上面にバルジが張り出し，下面の点検パネルの形状も変更されている。左内翼前縁にBSK16ガン・カメラも標準装備となった。一部の機体は胴体下にETC501ラック，300ℓ増槽を装備した。なお，後期型からFuG16ZE方向探知器が標準装備となり，後部胴体下面にそのループ・アンテナがつくようになった。

A-6にはR仕様改造キットを使った改修型としてR1～R6，R11があるが，R11は目標探知用FuG217“ネプツーン”レーダを搭載，胴体下にETC501ラックと300ℓ増槽，左翼前縁に着陸灯1個，排気口に防炎フィンを装備した夜間戦闘機で，機首上面3本，両翼上面4本，同下面3本，後部胴体上面3本とそれぞれアンテナが突出している。バリエーションとして左翼下面に八木アンテナ2本を装備したタイプもあった。

A-6は1943年夏から生産され，アラド(55機)，AGO(280機)，フィーゼラー(234機)各社合計569機つくられた。

バリエーション(2)

●Fw190A-7

A-5/U9をプロトタイプとする重戦型。機首上面のMG17をMG131 13㎜銃に換装。これにともない点検パネルに大きなバルジが張り出した。重量の増加に対処し主脚も補強されたが形状に変更はない。照準器はReviC12Dから新型のRevi16Bに換装された。胴体下のETC501ラック，300ℓ増槽は標準装備となり，一部は左翼付根下面にFuG16ZE用モランアンテナをつけた。A-7にはR2, R6の改造型がある。1943年12月～44年3月までに80機生産された。

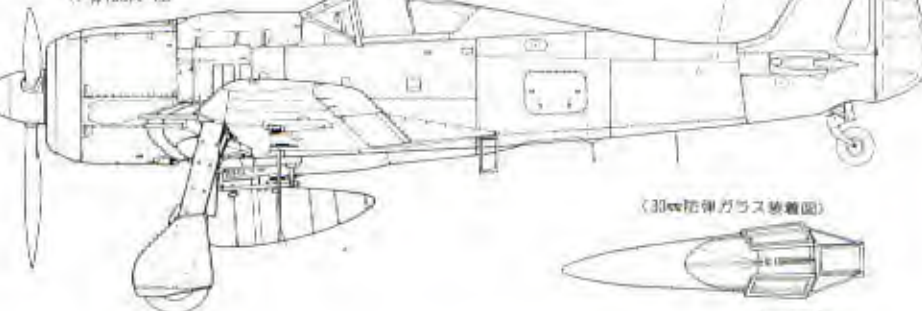
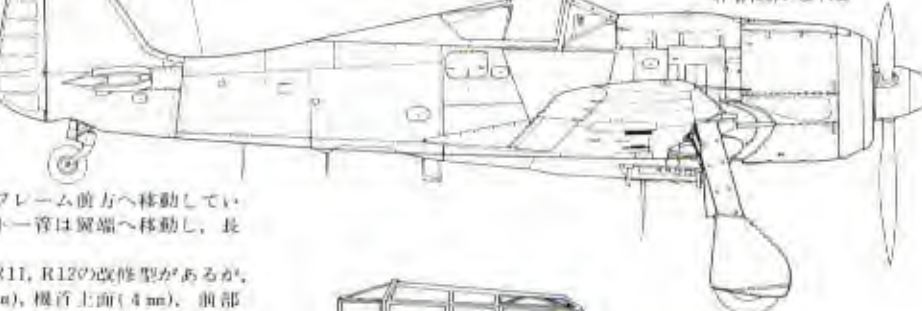
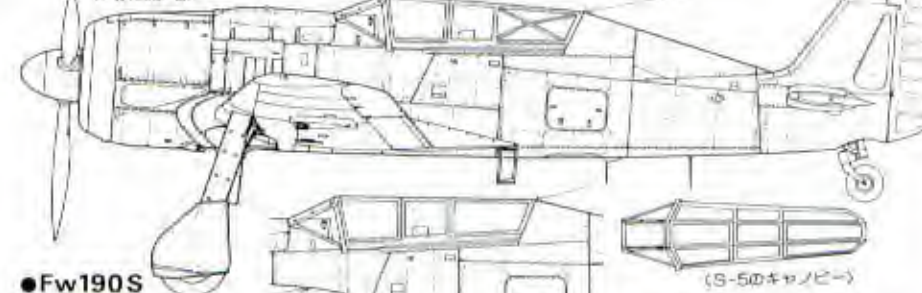
●Fw190A-8

大戦後期の主力型で生産数は8,300機にもおよんだ。基本型はA-7と同じだが，操縦席直後の胴体内に115ℓ燃料タンク，またはGM1パワブースト用亜酸化窒素タンクを搭載し，その補給口が右側胴体に。アクセスパネルが胴体下面第9－10隔壁間に新設された。重心位置の後退を防ぐため，胴体下のETC501ラックは20㎝前方へ移動した。

無線機は燃料タンクの増設にともない前方へ移動，同時にFuG16ZEからFuG16ZYに換装され，重力偏差計を追加装備。これらの点検用に胴体右側面第6－第8隔壁間にアクセスパネルが新設された。これによって従来の胴体後方タンク補給口は1フレーム前方へ移動している。右翼中央前縁にあったピトー管は翼端へ移動し，長さも短かくされた。

A-8にはR1－R3, R7, R6, R11, R12の改修型があるが，その中でR7は操縦席側面（5㎜），機首上面（4㎜），前部キャノピー側面（30㎜），スライドキャノピー側面（30㎜），外翼MG151/20弾倉前面（20㎜）と，その下面（4㎜）にそれぞれ装甲板，防弾ガラスを追加装備した重戦型で“ラムイェーガー”（突撃戦闘機）と呼ばれ，四発重爆攻撃に専念する突撃飛行隊へ配備された。R8はR2仕様の機体へ同様の装甲を施した機体で生産数はこちらの方が多い。

A-8にはW.Gr21ロケット弾を両翼下面に各1発装備するR6仕様はなく，かわりに胴体下のETC501を取外して，ここに1発装備した機体も存在するが特に名称はない。また，A-6/R11と同仕様に改造された夜戦型も少数つくられた。

●Fw190S

コクピット後方に操縦装置を追加し，タンデム式複座練習機としたのがSシリーズで，キャノピーは後方へ延長され，それぞれ上方開閉式に改められた。前席に練習生，後席に教官が乗る。武装，ETC501ラックなどは全廃されている。プロトタイプはA-8/U1と呼ばれ，A-5の機体を流用したものをS-5，A-8を流用したものをS-8と呼ぶが，ごく少数しか生産されず，一部がJu87からFw190への転換訓練に使用されたにすぎない。多くは連絡などに使われた。

バリエーション(3)

●Fw190F-2

すでにA-3、-4、-5シリーズ中でもU仕様として少数ずつ戦闘爆撃機型が実用化されていたが、戦局の推移によって、より本格的な戦闘爆撃機として登場したのがFシリーズである。F-1はA-4の機体を流用し、カウリング下面、胴体下面に5mm厚の装甲板を追加し、胴体下にETC501ラックを装備してここに250kg爆弾を搭載できるようにしたものである。外翼のMGFFは取外された。F-2はF-5の機体に同様の改修を加えた型で、この型から視界向上のためガーランド・キャノピーが導入された。F-1は30機、F-2は271機生産された

●Fw190F-3

戦闘機型A-6と並行生産された型で、A-6の機体にF-2同様の改修を施し、加えて両翼下面に各2個ずつETC50ラックを設け、50kg爆弾4発を搭載できるようにした。バリエーションとしてR3仕様がある。アラド社で267機生産された。

●Fw190F-8

A-8の機体にF-3仕様を施した型。バリエーションにU1～U3、U14、R1～R3、R5、R13～R16があるが、その中でU14はA-5/U14と同仕様の雷撃戦闘機型、R13は防炎フィン、両翼下に300ℓ増槽を装備した夜間地上攻撃機である。F-8はアラド、ドルニエ両社で計385機生産された。

●Fw190F-9

F-8の両翼下面に“パンツァー・ブリッツ2”と呼ばれるR4Mロケット弾各7発を搭載した対戦車攻撃機で、一部はプロペラをD-9と同じ木製ユンカースVS111に換装した。バリエーションにR13～R16がある。

●Fw190G-2

GシリーズはFシリーズに先立って生産に入った長距離戦闘爆撃機型で、G-1はA-4/U13をプロトタイプとしている。武装は内翼のMG151/20×2のみとし、胴体下にETC501ラックを設けてここに250～500kgまでの爆弾を搭載、両翼下にMtt増槽ラックを装備した。G-2はA-2の機体に同様の改修を加えたものである。G-1は49機、G-2は486機生産された。

●Fw190G-3

Mtt増槽ラックをETC501とし、改良爆弾架とPKS11自動操縦装置を装備した以外はG-2と同じ。バリエーションにR1、R5がある。計150機生産。

●Fw190G-8

A-8の機体にG-2、-3と同仕様の改修を加えた型で、バリエーションにGM1パワーブースト装備のR4、両翼下に50kg爆弾4発を搭載したR5がある。Gの生産は1944年2月で終了し、以後はA-8にRキットを装着したものに代替された。

上　面

〈A-5〉Fw190の主翼はプロトタイプのV5(g)に採用されたスパン10.506mのものが最後まで変化なく使われた。A-5の戦闘爆撃型の一部は左外翼前縁にBSK16ガン・カメラを装備した。

〈R1〉対爆撃機攻撃用に造られたもので、MG151/20 2門を1組にしたWB151/20ガンパックを両翼下面に装備した型。携行弾数は各銃125発ずつ計500発。

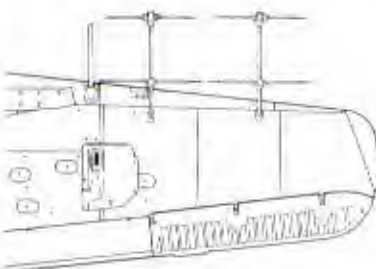
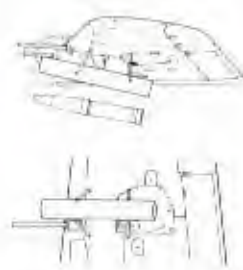
〈R2〉外翼のMG151/20をRB MK108 30mm砲に換装した型。これにともない翼下面の点検パネルの形状が変わり、リンク・シュートは点検パネル内側に大型のものが開口した。

〈R3〉両外翼のMGFF、またはMG151/20を取外し、翼下面にRB MK103 30mm砲パックを装備した型。初期型は銃身付根のフェアリングがなかった。

〈R4〉A-8以外の型でA-8と同仕様のGM1パワブーストを装備した型。

Ju87に使用されたものと同型式のラックで、ウエストフルーク社製の鋼管支持枠組をフォッケウルフ製の整形カバーで覆ったもの。飛行中の投下は不可能である。

メッサーシュミット製のラックで"Mttサポート"とも呼ばれた。W.Gr21ロケット・ランチャー支持用取付穴を流用し、鋼管支柱でタンクを支えた。飛行中に投下可能で、この場合は支柱もろとも投下される。なお、G-3に装備されたETC501は、タンクの投下が不可能。

A-6以降外翼にMG151/20を装備した機体は翼上面中央にバルジが張り出した。

〈R5〉F-3、F-8以外の型で、両翼下面にETC50またはETC71ラックを装備し、50kg爆弾4発を搭載した型。

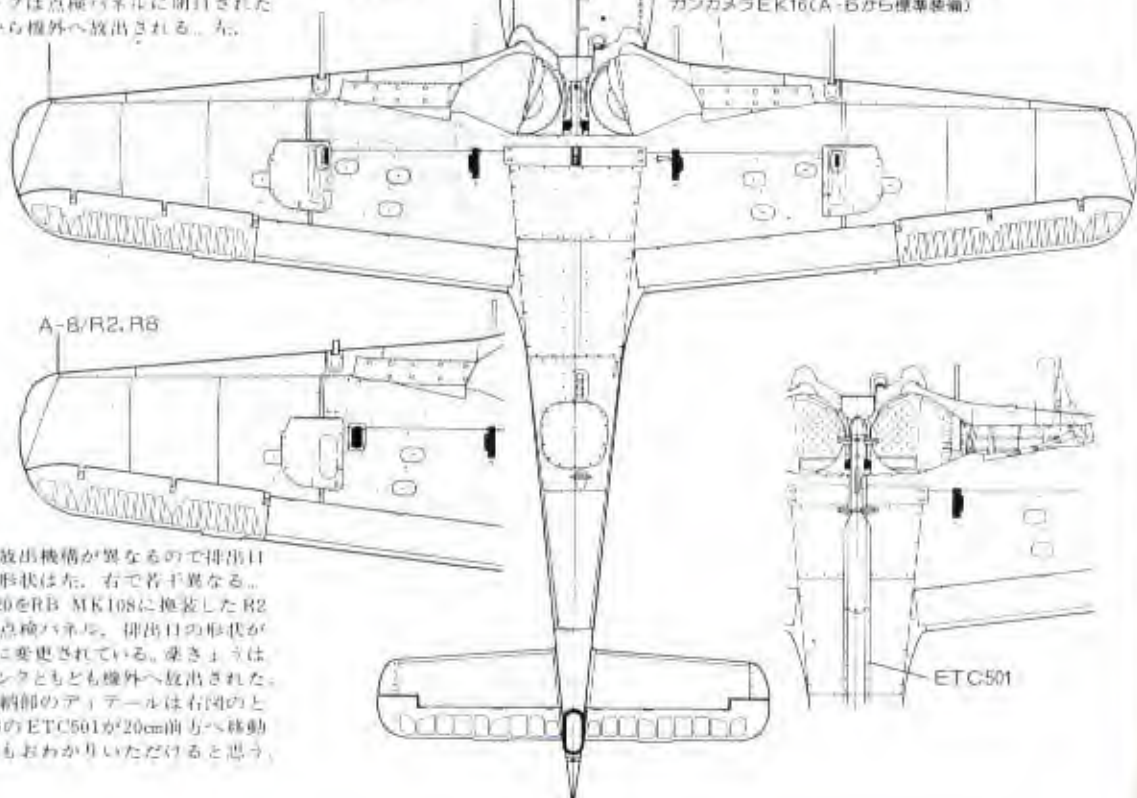
〈R6〉両翼下面にW.Gr21ロケット弾とそのランチャーを装備した対爆撃機攻撃機型。A-6にはR6と異なり胴体下面に同ロケット弾1発を装備した型がある。

※以降R7、R8はA-8の追加型、R11～16まではR11(A-6の追加型)を除いていずれも実験段階で終っている。

下　面

主翼下面のディテールはA-3、-4、-5ともに変化はない。外翼MGFFがドラム弾倉であるため、その点検パネルには大きなバルジが設けられている。打ちガラ薬きょうは主脚付根後方の箱に放出されるので排出口はない。

ETC501ラックを装着しない純戦闘機型は車輪カバー付きが標準。地中海、南ロシア方面で作戦した機体の一部は図のようなトロピカル・フィルターを装備した。ETC501ラック装備状態は右図のように、車輪カバーを廃止し、主脚カバー下部に小型のカバーを追加、排気煙からタイヤを保護するため脚収納部内側に小さなフィンを設けたうえで装着した。

A-6、-7、-8の翼下面は、図のとおりで、外翼銃のMG151/20への換装により、その点検パネルの形状が変化した。MG151/20はベルト給弾式で給弾シュート付きであり、空薬きょうはMGFF同様翼内の収納箱に放出されるが、ベルト・リンクは点検パネルに開口された排出口から機外へ放出される。また、

右の銃の放出機構が異なるので排出口の位置、形状は左、右で若干異なる。MG501/20をRB MK108に換装したR2仕様機は点検パネル、排出口の形状が図のように変更されている。薬きょうはベルト・リンクともども機外へ放出された。

主翼収納部のディテールは右図のとおり、A-8のETC501が20cm前方へ移動した状態もおわかりいただけると思う。

正面／武装

図はA-5が胴体下にETC501ラックと300ℓ増槽を装備した状態を示す。A-5からスラスト・ラインが機軸に対し10mm低くなった。主脚引込ロッド上の翼上面に突出している細い棒は脚位置指示棒で，収納状態では翼内に引き込まれる。A-6, G-2, -3, F-2, -3も基本型はこの図と同じ。

（A-7, -8）

A-5に比較して胴体銃点検パネル部のバルジが大きく張り出し，左，右の銃間隔は200mmから260mmへ広げられた。外翼MG151/20の銃身位置は主翼前縁中心線より下に位置するのに注意。MK 108も同じ位置に装備された。左，右のリンク・シュートの位置，形状の違いもわかる。左内翼MG151/20の外側に開口しているのはBSK16ガン・カメラ窓，同付根下面はFuG16ZEまたはFuG16ZY用のモラーネアンテナ。

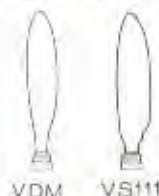
（R1）

（R3）

（R6）

（R4Mロケット弾）

〈プロペラ・ブレード〉

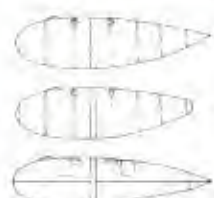
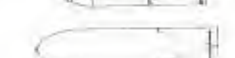
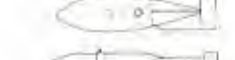
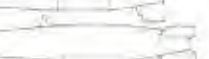
VDM　VS111

Fw190A, F, G型に用いられたプロペラは，全型式を通じ金属製VDM可変ピッチ定速3翅(直径3.30m)である。ただ，大戦末期には一部のF-8, -9, G-3, -8がFw190D用の木製ユンカースVS111定速3翅(直径3.30m)を使用した。VS111はVDMに比較してブレード幅が大きい。

〈Fw190のお荷物〉Fw190が使用した爆弾は大別するとSC(通常爆弾)，SD(破片爆弾)，PC(徹甲爆弾)，SB(通常爆弾)の4種で，それぞれ50kg，250kg，500kg，1,000kgのものを任務によって使い分けた。図中のER4はETC501にSC50 4発を懸吊するためのラックである。そのほかAB250，AB500という爆弾を使用したが，これは中に2kgのSD2破片爆弾を内蔵した対歩兵用の親子爆弾で，本体そのものが爆発するわけではないので，厳密にはコンテナと呼ばれる。

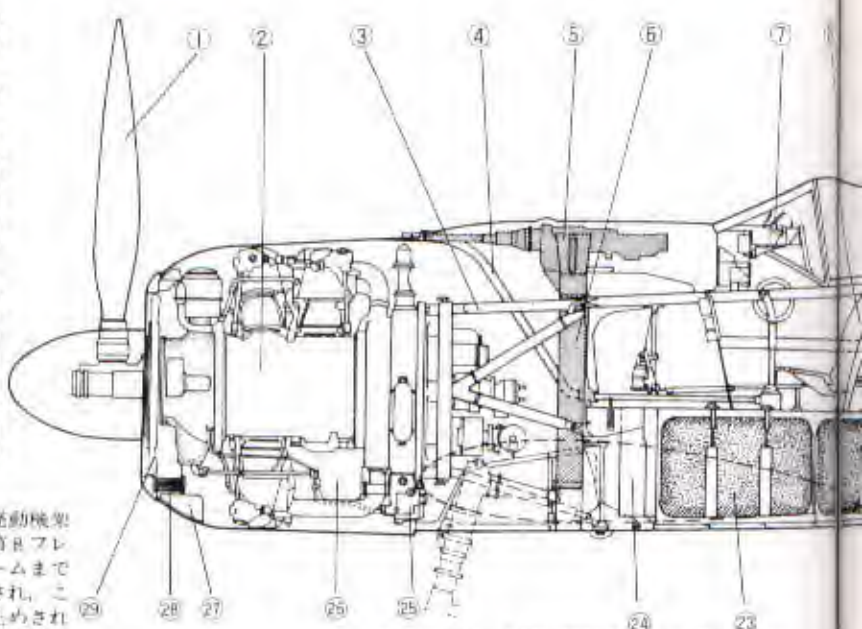
BTシリーズはその名のごとく爆弾型魚雷という対艦船用兵器だが，厳密には爆弾である。F-8/U14用に開発され対ソ戦に少数が用いられた。200kg−1,400kgまで4種ある。

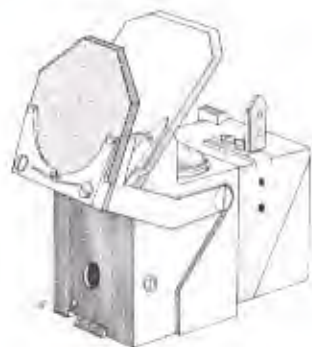
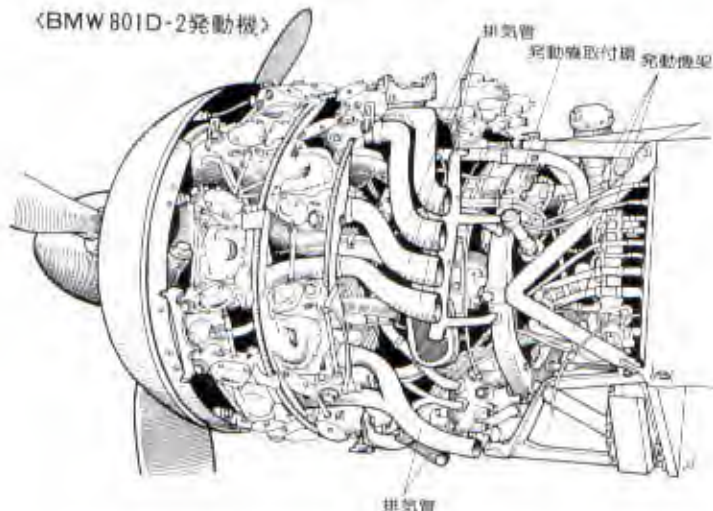
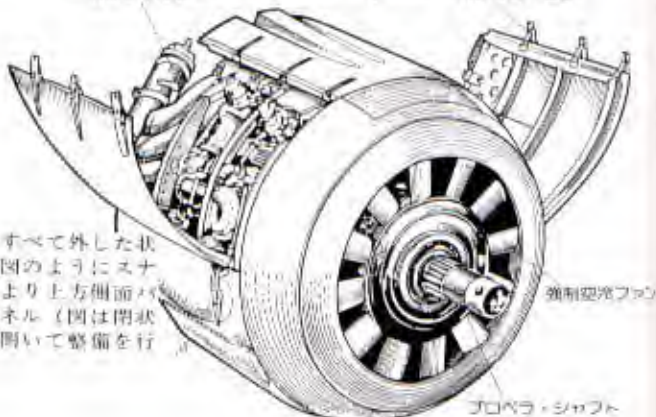
300ℓ増槽は図のほかに，一番上のタイプの後部下面を削り，中央にミゾを入れたもの(内部容量は若干減少している)も使用した。

W. Gr32はW. Gr21の後継としてF-8用に開発された32cmロケット弾で，内翼に各2発ずつ携行される。しかし実戦にはほとんど使用されなかった。

X-4は"ルールスタール"と呼ばれる重量60kg，射程3,000mの有線誘導式空対空ミサイルで，対爆撃機用に開発されたものだが，動力となるロケット部分の生産工場が空襲によって破壊されたため，実用試験のみに終った。

爆弾の塗装はSC，SB，SD，PCともに全面ヘルブラウ65。尾部フィン間にSCならゲルプ27，SDならロット23，PCならブラウ24の帯を入れそれぞれを区別した。AB型は全体をRLMブラウ02に塗装した。

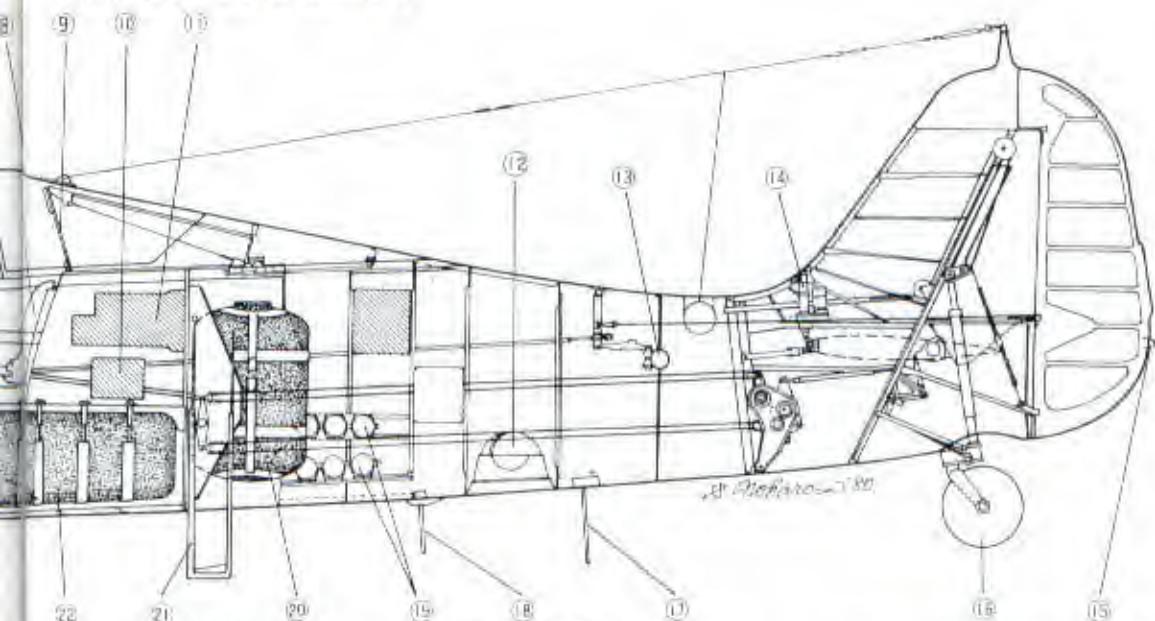
胴体／エンジン

①VDM可変ピッチ定速3枚羽根プロペラ(直径3.30m)、②BMW801D-2 14気筒空冷発動機(1,700hp)、③発動機架、④操縦席用空気取入管、⑤MG131 13㎜機銃、⑥MG131機銃用弾倉(各400発入り)、⑦Revi16b光像式反射照準器、⑧パイロット・シート、⑨背部防弾板(14㎜)、⑩FuG16ZY変圧機、⑪FuG16ZY送受信機、⑫マスター・コンパス、⑬かつぎ棒さし込み管、⑭水平尾翼取付角変更用発電機、⑮尾灯、⑯尾輪(350㎜×135㎜)、⑰FuG25a用アンテナ、⑱FuG16ZY用ループアンテナ、⑲酸素ビン(9個)、⑳GM-1用亜酸化窒素または燃料タンク、㉑引込み式足掛、㉒胴体後部燃料タンク(292ℓ入)、㉓胴体前部燃料タンク(232ℓ入)、㉔主翼付根MG151/20 20㎜砲用弾倉(各250発入)、㉕発動機滑油ポンプ、㉖滑油だめ、㉗環状滑油タンク、㉘環状滑油冷却器、㉙発動機強制冷却ファン。

〈胴体〉Fw190の胴体は防火隔壁（発動機架取付部）から後部燃料タンク直後の第8フレームまでと、尾部取付部の第14フレームまでの前後2つのコンポーネントで構成され、これらは別々に製作した後、リベット止めされた。前部胴体は2層式の箱型構造で、上層にコクピット、下層に燃料タンクを収めている。燃料タンクは下面の大型パネルを取外して着脱する。後部胴体は通常のセミモノコックで、中に無線機、コンパス、酸素ビンなどを収容し、ホコリなどが入らないように第12フレーム（コンパスの直後）に羽布キャンバスが張られている。

〈BMW801D-2発動機〉

〈エンジン〉Fw190の高性能を保証したのが傑作BMW801空冷発動機である。"戦闘機は液冷"というヨーロッパ機の常識からすれば特異な存在である。事実、ドイツ空軍戦闘機の中で空冷発動機装備はFw190のみであった。Fw190 A-2まではBMW801C-2を装備したが、A-3からはより信頼性の高いBMW801D-2装備となり、以後試作機を除いてA,F,G型の全型式とも最後まで使われた。BMW801D-2は、空冷星形14気筒、離昇出力1,705hp,GM1パワブースト使用時の瞬間出力2,000hpであった。

上図はカウリングをすべて外した状態を示すが、通常は右図のようにスナップピンを外すことにより上方側面パネルは下側に、下方パネル（図は閉状態）も下方にそれぞれ開いて整備を行なった。

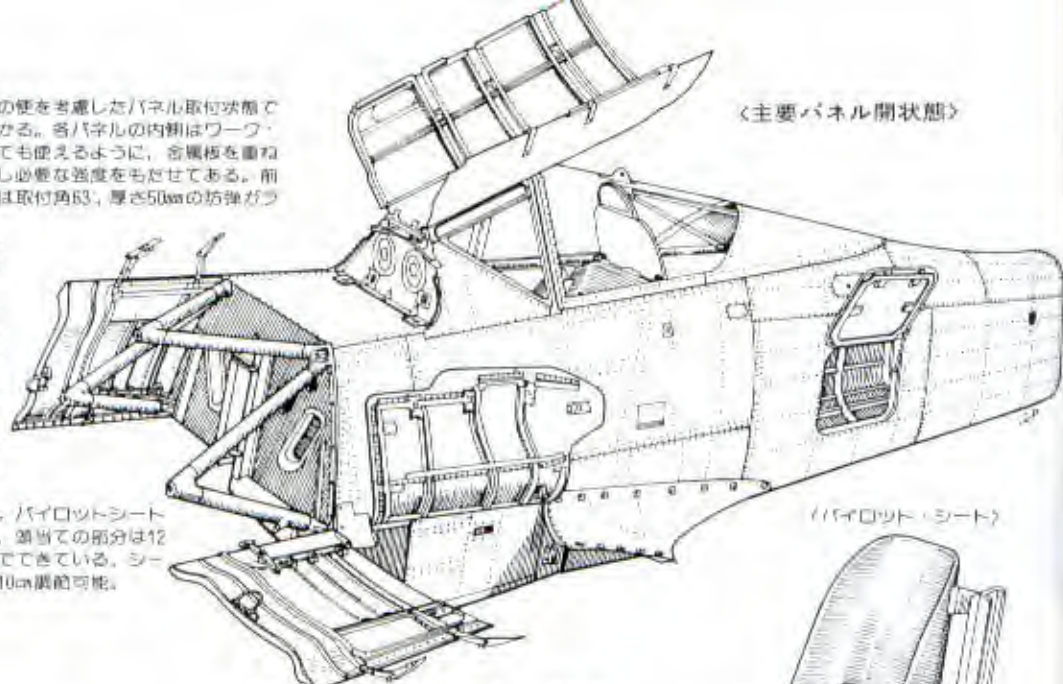
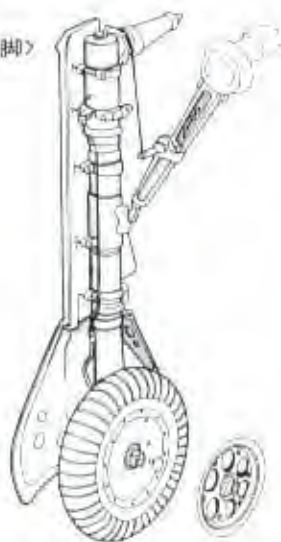
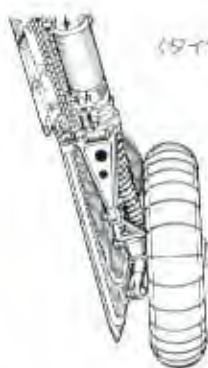
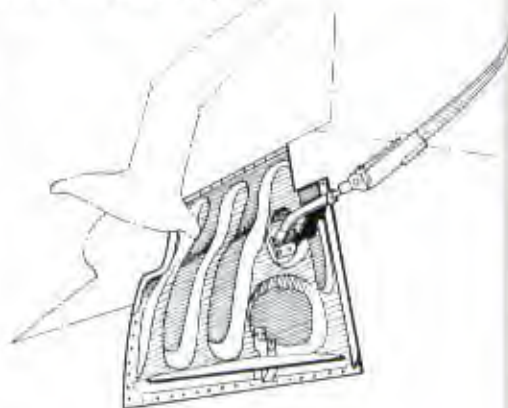
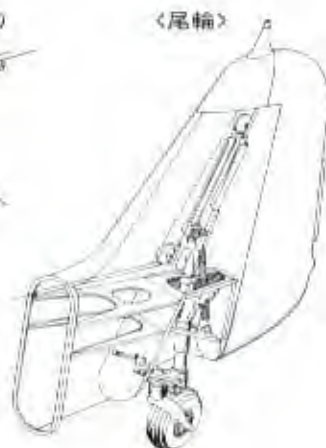
〈カウリングパネル開状態〉

胴体／コクピット

〈コクピット〉図はA-8のコクピットを示すが，A-5，-6，-7も基本的に大きな変化はない。F，G型もほぼこれに準ずるが，計器パネル下中央の爆弾投下装置などが変更されている。A-6，-8夜戦型はFuG217レーダの陰極線管表示器が図中の機銃弾数表示計の部分に装備された。

〈Fw190A-8コクピット配置〉

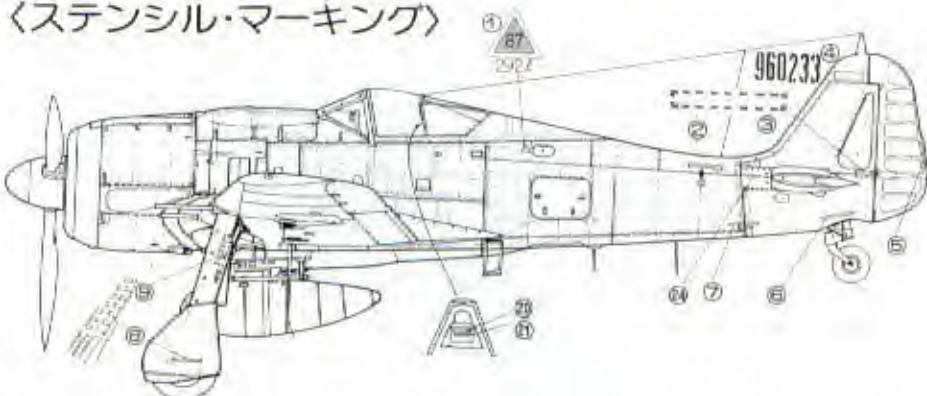
①ヘッドホン接続部，②燃料ポンプ操作ハンドル，③音量調節およびスイッチ(FuG16ZY)，④受信用ダイヤル調節つまみ(FuG16ZY)，⑤周波数調節つまみ(FuG16ZY)，⑥方向探知機スイッチ(FuG16ZY)，⑦水平尾翼角度調節スイッチ，⑧降着装置および着陸フラップ作動ボタン，⑨水平尾翼角度表示計，⑩降着装置および着陸フラップ位置指示計，⑪プロペラピッチ操作レバー，⑫計器盤用室内灯調光器，⑬停止栓操作レバー，⑭発動機始動装置停止ボタン，⑮FuG25a操作器，⑯降着装置手動ハンドル，⑰操縦室内換風装置用つまみ，⑱燃料タンク切換レバー，⑲高度計，⑳燃料および滑油圧力計，㉑ピトー管加熱灯，㉒胴体下武装投下ハンドル，㉓滑油温度計，㉔速度計，㉕MG131機銃装填確認ランプ，㉖風防ガラス洗浄装置作動レバー，㉗W.Gr21ロケット弾操作器，㉘水平儀，㉙機銃弾数表示計および操作器スイッチ，㉚Revi16b照準器，㉛昇降計，㉜防弾ガラス(50mm)，㉝発動機用通風装置調節レバー，㉞AFN2方向計，㉟中継コンパス，㊱燃料計，㊲プロペラピッチ計，㊳過給器圧力計，㊴室内灯，㊵回転速度計，㊶燃料残量警告灯(赤)，㊷後部燃料タンク切換灯(白)，㊸燃料計スイッチ，㊹積載量表示灯，㊺信号弾発射筒，㊻酸素流量計，㊼風防開閉ハンドル，㊽酸素圧力計，㊾酸素流出弁，㊿サーキット・ブレーカー・パネルカバー，(51)航空時計，(52)飛行経路表示カード，(53)風防飛散カバー，(54)爆弾信管作動装置，(55)スタータースイッチ，(56)照明弾倉扉投下ボタン，(57)燃料ポンプ用サーキット・ブレーカー，(58)照明弾倉扉，(59)コンパス偏差表，(60)サーキット・ブレーカー・パネルカバー，(61)機銃用サーキット・ブレーカー，(62)パイロットシート・クッション，(63)操縦桿(KG13B)，(64)主翼機銃発射ボタン，(65)爆弾投下スイッチ，(66)方向舵ペダルおよびブレーキ，(67)スロットル調節つまみ。

〈塗装メモ〉Fw190に限らず，大戦中のドイツ機のコクピットはシュバルツグラウ66が標準であった（背後の背当，防弾板も含む）。そのほかの内部はRLMグラウ02。

〈主要パネル開状態〉
一見して整備の便を考慮したパネル取付状態であることがわかる。各パネルの内側はワーク・スタンドとしても使えるように，金属板を重ね合わせて複合し必要な強度をもたせてある。前部キャノピーは取付角63°，厚さ50mmの防弾ガラス，スライドキャノピーは一体成形のプレキシガラスである。スライドキャノピー後方支持部には火薬が仕込んであり，緊急時には座席脇のレバーを引いて爆発させ飛散してから脱出する。パイロットシート背面は8mm厚，頭当ての部分は12mm厚の装甲板でできている。シートは上，下に10cm調節可能。
〈パイロット・シート〉
主脚は内部構造上A-5，-6とA-7以降では異なるが外形は変化ない。主脚カバー上部は8本のボルトで支柱へ取付けられる。タイヤはコンチネンタル社製でサイズは700×150mm，圧力は5.5気圧。タイヤ・ハブはVDM社製で，A-5初期までは右のように穴のあいたものを使用したが，以後は最後まで図のタイプを用いた。オレオ部にはゴム製カバーが被せてある。
〈主脚〉
〈主車輪カバー〉
〈タイヤ取付部〉
A-5初期までのホイル・ハブ
爆弾投下線
ETC501本体
フェアリング
燃料ポンプ
SC500爆弾
300ℓ増槽装着時のスペーサー
〈ETC501ラック〉
ETC501ラックはFw190の最もポピュラーなラックであり，全型式に用いられた。内翼機銃弾倉への装填時には，本体直後のカバーを外し，後部を軸にして下方へ折れるようになっている。なお，ETC501本体は黒，カバーは下面色に塗装される。
〈尾輪〉
尾輪は主脚と連動し電動で上方へ50cm引き上げられる半引込式。地上では360°回転し，滑走時には操縦桿を手前に引くとロックされるようになっていた。タイヤはコンチネンタル社製でサイズは380×150mm，圧力は5気圧。なお，本土防空任務に就いたA-5，-6の一部は350×150mmサイズのものを用いた。

塗装とマーキング

〈ステンシル・マーキング〉

①燃料注入口および使用燃料オクタン価を示すマークでA-8、F-9、G-8にのみ付く。白フチ付きゲルブ04の三角形（高さ100mm）に黒の87（MW50の場合は文字ブラウン4）。下方の容量を示す115ltrも黒。

②リフト位置を示す。文字は黒で高さ25mm。

Hier aufbocken

③地上における方向舵固定具取付位置指示マーク。色はロット23。

④W.Nr(シリアルNo)記入位置。大きさ，書体は製造工場、時期により異なる。色は黒。

⑤タブの注意書。"動かすな!!" の意味。色はタブ全体がロット23，文字は白（高さ20mm）。

Nicht Verstellen

⑥尾輪のタイヤ圧指示。文字は黒で高さ25mm。

Reifendruck 5 atu

⑦ジャッキ位置を示す。マーク，文字は黒。高さ25mm。

Hier aufbocken

⑧主脚タイヤ圧指示。文字は黒で高さ25mm。

Reifendruck 5 5atu

⑨垂量に対するオレオ圧力目盛り。文字は黒で高さ25mmのほか，20mmと10mmのものがある。左，右で記入方法が逆。

Federbeindruck

⑩緊急装備品搭載位置を示す。

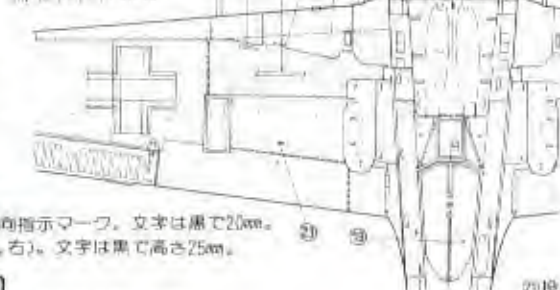
⑪電源接続口指示マーク。円はロット23。

⑫酸素注入口指示マーク。ブラウ24地に高さ5mmの白文字。

⑬胴体後方燃料タンク注入口およびオクタン価指示マーク。色，サイズともに①と同じ。

⑮胴体前方燃料タンク注入口およびオクタン価指示マーク。色，サイズともに①と同じ。

⑭キャノピー・クランク作動方向指示マーク。文字は黒で20mm。

⑯ジャッキ位置指示(翼下面，左，右)。文字は黒で高さ25mm。

Hier aufbocken

⑰ステップ位置指示。文字はヘルグラウ77で高さ75mm。

Nur hier befreton

⑱ウォークウェイ・ライン。色はヘルグラウ77。破線の一辺 幅20mm，高さ10mm。

⑲物入れ扉位置指示。文字は白で高さ25mm。

Gepäckraum

⑳注意！の文字。色は白で高さ25mm。

ACHTUNG！

㉑投下物搭載指示。文字は白で高さ15mm。

Hausenabwurf durchsprnpiasung

㉒脚位置指示棒。上半分がロット23，下半分が白。

㉓フラップ角度指示。丸筋に0°，15°，60°の黒目盛りがある。

㉔水平尾翼取付角を示す記号で文字は高さ20mm，色は黒。

— Anzeigergerat

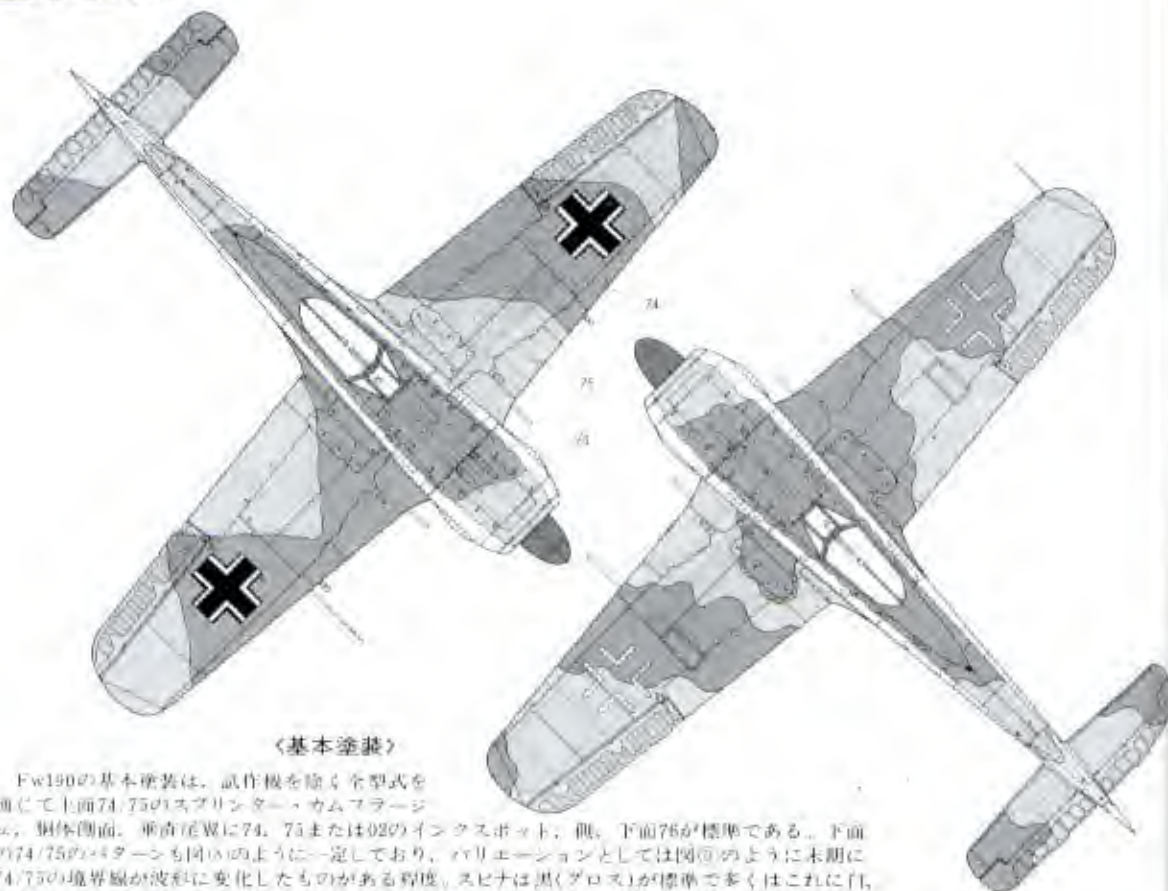
Fw190 Werk. Nomern（製造番号）　（判明するもののみ）

No	型　式	製造工場	No	型　式	製造工場
2000	A-5		520000	F-8	
5000	A-5		530000	A-8	
7000	A-5		540000	A-7	
130000	G-8	フォッケウルフ	550000	A-6	
150000	A-5	フォッケウルフ	580000	A-8, F-8	ゴータ
160000	G-3		610000	F-1	
170000	A-8	フォッケウルフ	620000	F-2	
180000	A-5	フォッケウルフ	640000	A-7	Erla
200000	A-9	フォッケウルフ	670000	F-3	アラド
300000	F-8		680000	A-8	
340000	A-7, -8		710000	G-1	
350000	A-8		720000	G-2	ゴータ
380000	A-9	AGO	730000	A-8	
410000	A-5		840000	A-5	
420000	F-8	アラド	930000	F-8	
430000	A-7		960000	A-8	
470000	A-6		980000	A-9	
500000	A-3				

ステンシル用書体

（1943.10より使用）

ABCDEFGHIJKLMN
OPQRSTUVWXYZ
äbcdefghijklmnöp
qrstüvwxyz.,-:;!"
1234567890

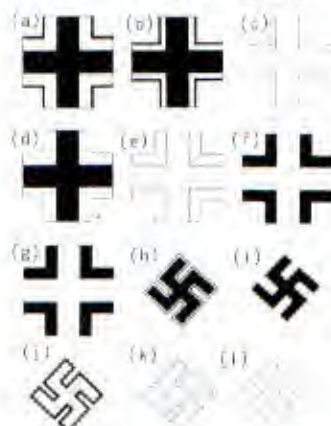
基本塗装

〈基本塗装〉

Fw190の基本塗装は、試作機を除く全型式を通じて上面74/75のスプリンター・カムフラージュ、胴体側面、垂直尾翼に74、75または02のインクスポット、側、下面76が標準である。下面の74/75のパターンも図(A)のように一定しており、バリエーションとしては図(B)のように末期に74/75の境界線が波形に変化したものがある程度。スピナは黒(グロス)が標準で多くはこれに白、黄などのウズ巻(対空砲火よけのお守り)を施した。プロペラブレードは70(グロス)、主脚柱、カバー内側、脚収納内部は02、タイヤ・ハブは黒(グロス)。各動翼の固定タブはロット23。

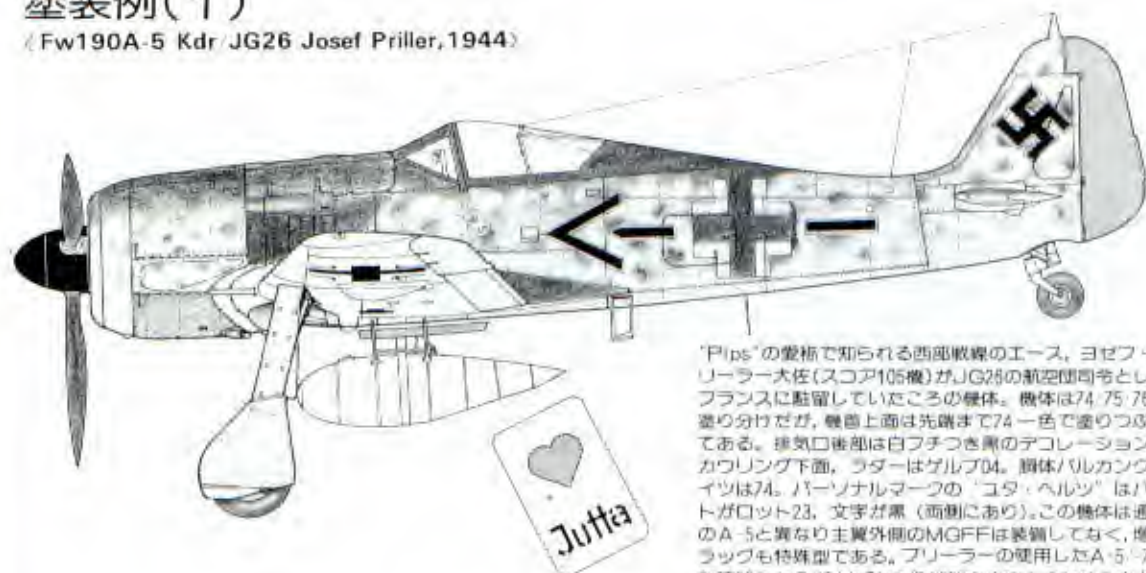
特殊迷彩例としては、地中海、北アフリカ、南ロシア方面で作戦した機体の上面79一色、または79に80のインクスポット、下面78、中央ロシア方面のJG54機の上側面71/02、またはグリュン3色(カラーNo不詳)の迷彩塗彩、下面65または76、JG51機の上側面70一色、下面78などがあった。また、末期の本土防空部隊機の中には1944年夏に戦闘機用制式塗装となった上面81/82、下面76という塗装を施したものも一部あったが、Bf109のように広く用いられなかった。

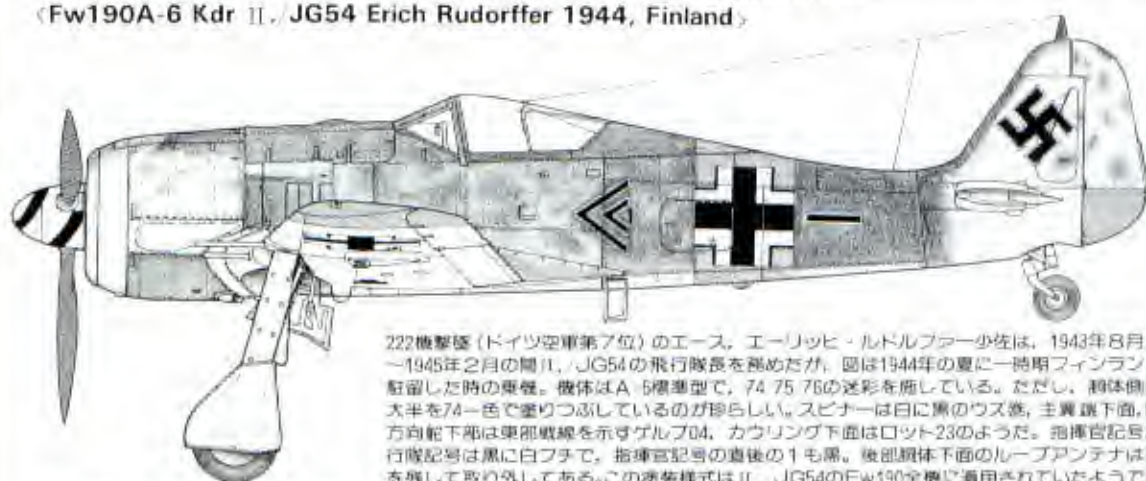
〈ドイツ空軍塗料一覧〉 LDv521規格

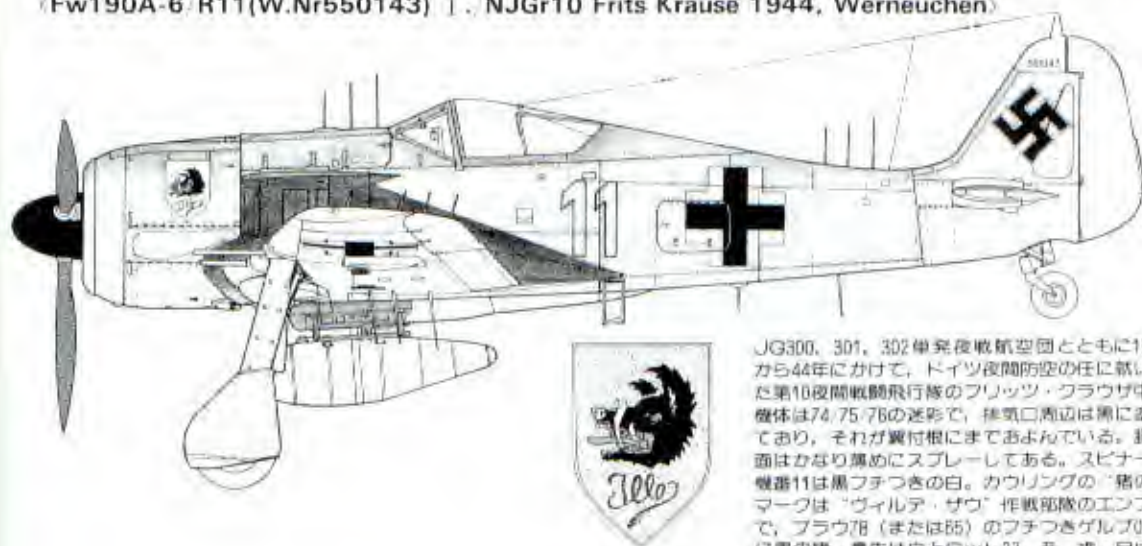
カラーNo	ドイツ名称	英語名称	マンセル相当No	FS595a相当No
02	RLMグラウ	RLMグレイ	5GY 5/1	34226
04	ゲルプ	イエロー	2.5Y 8/12	33538
05	ゲルプ	イエロー	5GY 8/6	13618
23	ロット	レッド	7.5R 4/12	31136
24	デュンケルブラウ	ダークブルー	5PB 2.5/6	25053
25	ヘルグリュン	ライトグリーン	5G 5/6	24260/24108
26	ブラウン	ブラウン	2.5YR 4/6	20109
27	ゲルプ	イエロー	5Y 7/10	33655
28	ヴェインロット	ワインレッド	10RP 2.5/4	20061
61	デュンケルブラウン	ダークブラウン	10R 3/4	30109/30177
62	グリュン	グリーン	5GY 5/4	34258
63	ヘルグラウ	ライトグレイ	10B 6/2	34518
65	ヘルブラウ	ライトブルー	10BG 6/2	35414
66	シュバルツグラウ	ブラックグレイ	N 3.0	36076
70	シュバルツグリュン	ブラックグリーン	10GY 2.5/1	34052
71	デュンケルグリュン	ダークグリーン	5GY 3/1	34079
72	グリュン	グリーン	5BG 3/1	37056
73	グリュン	グリーン	10G 3/1	34092
74	デュンケルグラウ	ダークグレイ	5B 3/1	16099
75	グラウ	グレイ	5BP 4/1	26152
76	ヴァイスブラウ	ホワイトブルー	7.5B 7/2	35622
77	ヘルグラウ	ライトグレイ	N 7.5	16492
78	ヒンメルブラウ	スカイブルー	7.5BF 6/2	35414
79(1)	サンドゲルブ	サンドイエロー	10YR 7/8	33434
79(2)	サンドゲルブ	サンドイエロー	7.5YR 5/4	30219
80(1)	オリーブグリュン	オリーブグリーン	7.5YR 5/4	30118
80(2)	オリーブグリュン	オリーブグリーン	7.5GY 3/2	14077
81	ブラウンヴィオレット	ブラウンバイオレット	5Y 3/1	24087
82	デュンケングリュン	ダークグリーン	5GY 3/2	34096
83	ヘルグリュン	ライトグリーン	7.5GY 4/4	34138

〈国籍マーク バリエーション〉

A-5初期の翼上面はタイプ(b)であったが以後はタイプ(c)が最後まで用いられた。翼下面、胴体はともにタイプ(a)が標準で、後にタイプ(d)、末期にはタイプ(e)、(f)、(g)と変化していく。また末期には同タイプ(d)でも黒の部分を上面色の74または75に塗装した機体が多くみうけられた。尾翼のスワスチカはタイプ(h)がほとんどで、末期にはタイプ(i)、(j)、(k)、(l)などが用いられた。

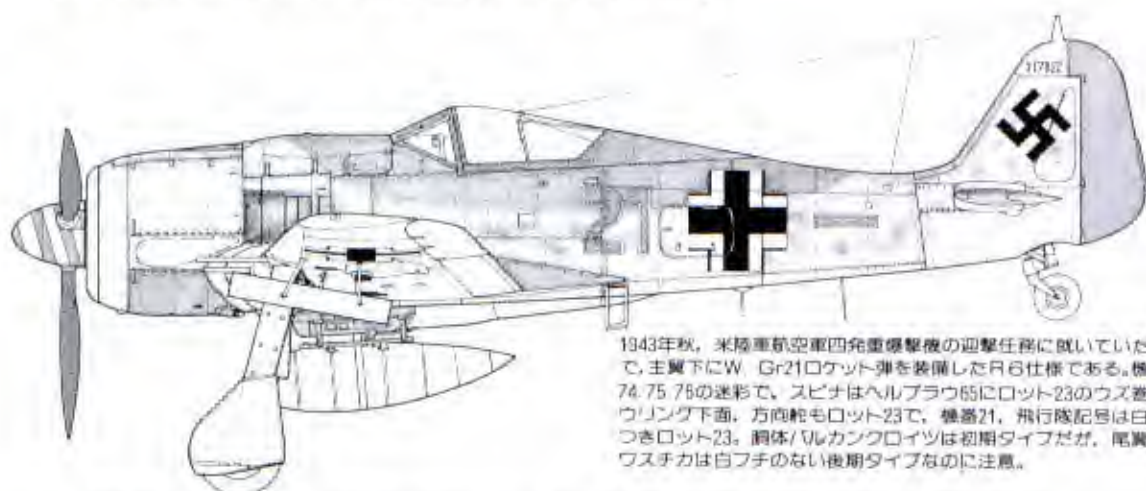
塗装例（1）

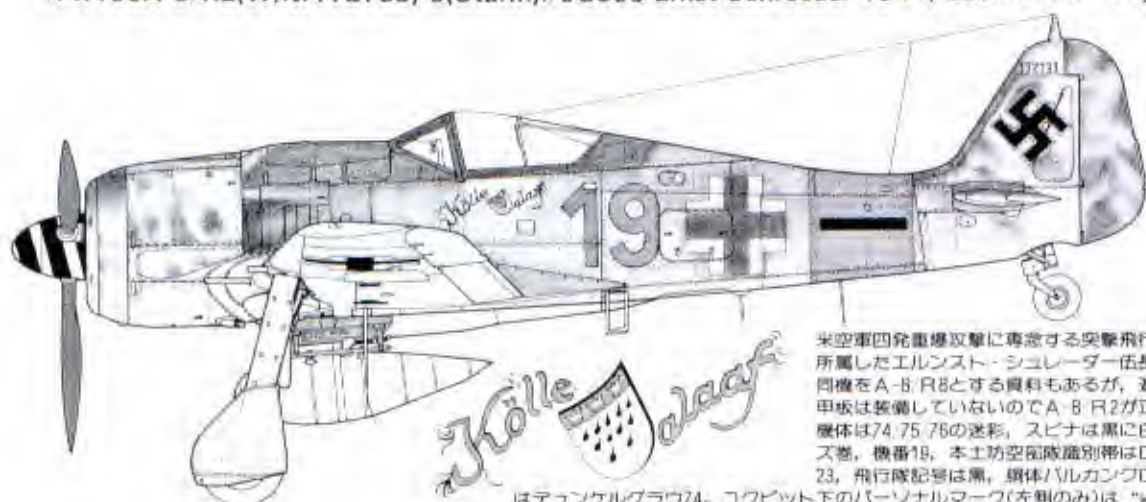
〈Fw190A-5 Kdr/JG26 Josef Priller,1944〉

"Pips"の愛称で知られる西部戦線のエース，ヨゼフ・プリーラー大佐（スコア105機）がJG26の航空団司令としてフランスに駐留していたころの乗機。機体は74/75/76の塗り分けだが，機首上面は先端まで74一色で塗りつぶしてある。排気口後部は白フチつき黒のデコレーション，カウリング下面，ラダーはゲルプ04。胴体バルカンクロイツは74。パーソナルマークの"ユタ・ヘルツ"はハートがロット23，文字が黒（両側にあり）。この機体は通常のA-5と異なり主翼外側のMGFFは装備してなく，増槽ラックも特殊型である。プリーラーの使用したA-5/-7は数種知られるが，いずれも空戦能力の向上のためこのように改修されている。

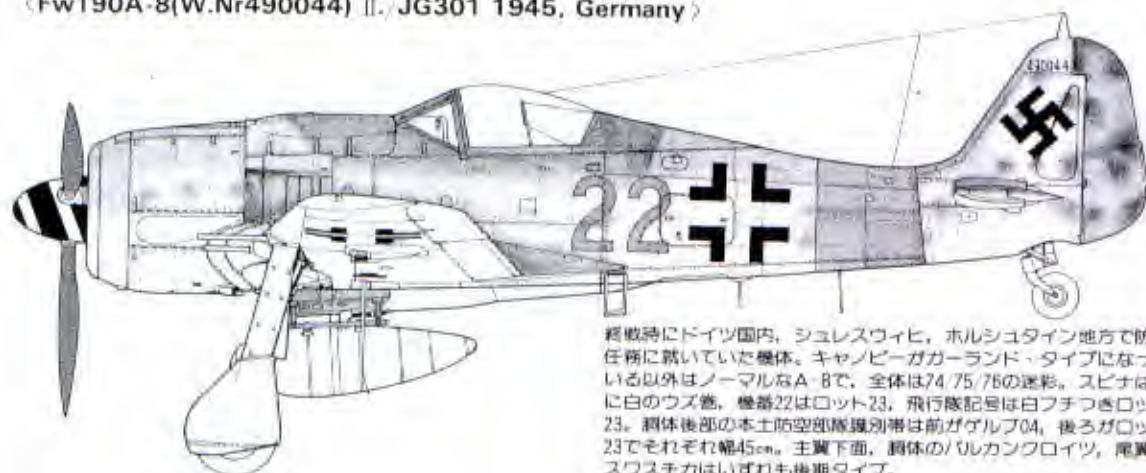
〈Fw190A-6 Kdr II./JG54 Erich Rudorffer 1944, Finland〉

222機撃墜（ドイツ空軍第7位）のエース，エーリッヒ・ルドルファー少佐は，1943年8月1日—1945年2月の間II./JG54の飛行隊長を務めたが，図は1944年の夏に一時期フィンランドに駐留した時の乗機。機体はA-5標準型で，74/75/76の迷彩を施している。ただし，胴体側面の大半を74一色で塗りつぶしているのが珍しい。スピナーは白に黒のウズ巻，主翼翼下面，胴体，方向舵下部は東部戦線を示すゲルプ04，カウリング下面はロット23のようだ。指揮官記号，飛行隊記号は黒に白フチで，指揮官記号の直後の1も黒。後部胴体下面のループアンテナは基部を残して取り外してある。この塗装様式はII./JG54のFw190全機に適用されていたようである。

〈Fw190A-6/R11(W.Nr550143) I./NJGr10 Frits Krause 1944, Werneuchen〉

JG300，301，302単発夜戦航空団とともに1943年から44年にかけて，ドイツ夜間防空の任に就いていた第10夜間戦闘飛行隊のフリッツ・クラウザ中尉機。機体は74/75/76の迷彩で，排気口周辺は黒に塗られており，それが翼付根にまでおよんでいる。胴体上面はかなり濃めにスプレーしてある。スピナーは黒，機番11は黒フチつきの白。カウリングの"猪の頭"マークは"ヴィルデ・ザウ"作戦部隊のエンブレムで，ブラウ78（または65）のフチつきゲルプ04の楯に黒の猪。鼻先は白とロット23，牙，歯，目は白，口，舌はロット23である。その下の"Illo"はクラウザ中尉の愛称で色はロット23にゲルプ04のシャドー。

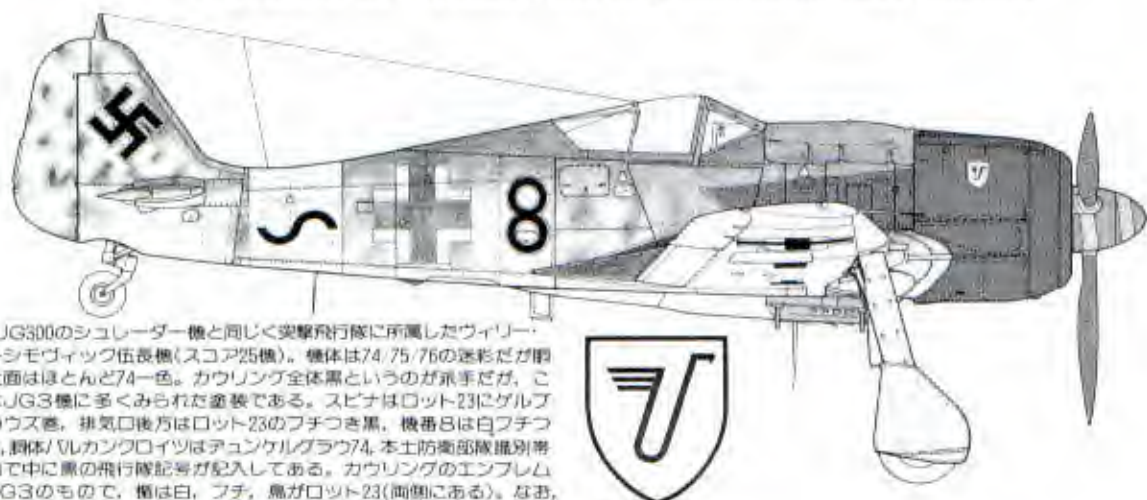
塗装例(2)

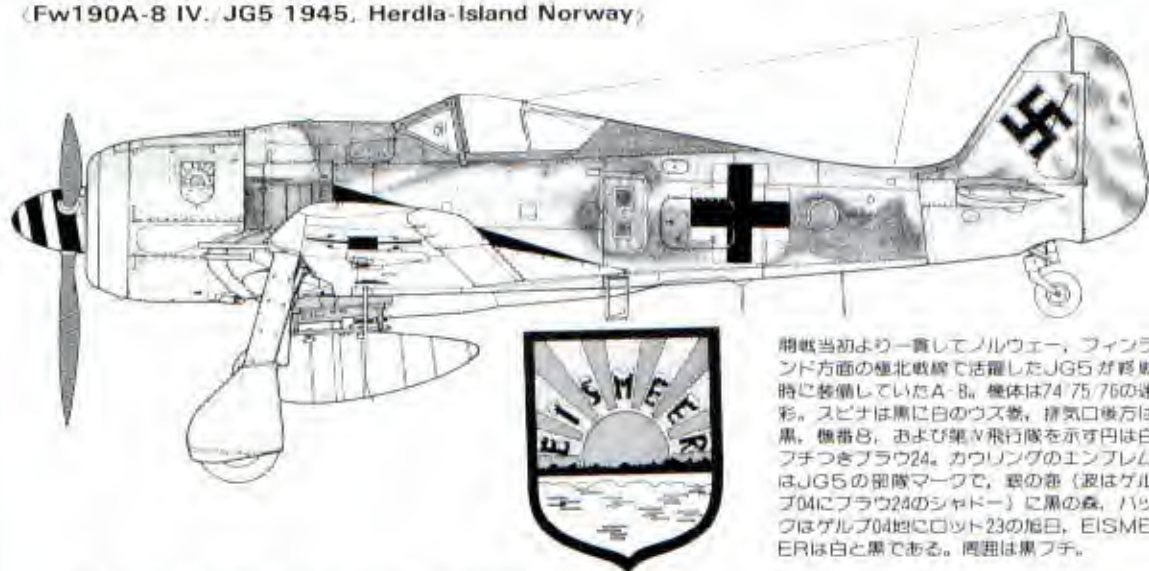
〈Fw190A-7/R6(W.Nr317822) II./JG1 1943, Germany〉

1943年秋，米陸軍航空軍四発重爆撃機の迎撃任務に就いていた機体で，主翼下にW. Gr21ロケット弾を装備したR6仕様である。機体は74/75/76の迷彩で，スピナはヘルブラウ65にロット23のウズ巻，カウリング下面，方向舵もロット23で，機番21，飛行隊記号は白フチつきロット23。胴体バルカンクロイツは初期タイプだが，尾翼のスワスチカは白フチのない後期タイプなのに注意。

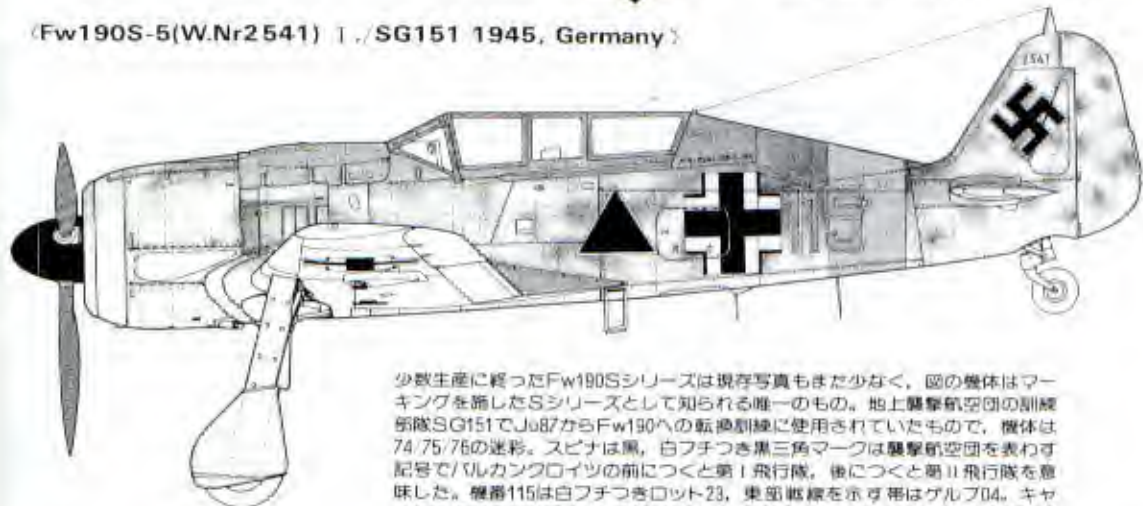
〈Fw190A-8/R2(W.Nr172733) 5(Sturm)./JG300 Ernst Schroeder 1944, Lobnitz Germany〉

米空軍四発重爆攻撃に専念する突撃飛行隊に所属したエルンスト・シュレーダー伍長機。同機をA-8/R8とする資料もあるが，追加装甲板は装備していないのでA-8/R2が正しい。機体は74/75/76の迷彩，スピナは黒に白のウズ巻，機番19，本土防空部隊識別帯はロット23，飛行隊記号は黒，胴体バルカンクロイツはデュンケルグラウ74。コクピット下のパーソナルマーク(左側のみ)は"Kolle alaaf"の文字がロット23に黒のシャドー，楯はロット23と白で中にゲルブ04の王冠3個と，黒の水滴?11個が描かれている。楯も黒のシャドーつき。

〈Fw190A-8(W.Nr490044) II./JG301 1945, Germany〉

終戦時にドイツ国内，シュレスウィヒ，ホルシュタイン地方で防空任務に就いていた機体。キャノピーがガーランド・タイプになっている以外はノーマルなA-8で，全体は74/75/76の迷彩。スピナは黒に白のウズ巻，機番22はロット23，飛行隊記号は白フチつきロット23。胴体後部の本土防空部隊識別帯は前がゲルプ04，後ろがロット23でそれぞれ幅45cm。主翼下面，胴体のバルカンクロイツ，尾翼のスワスチカはいずれも後期タイプ。

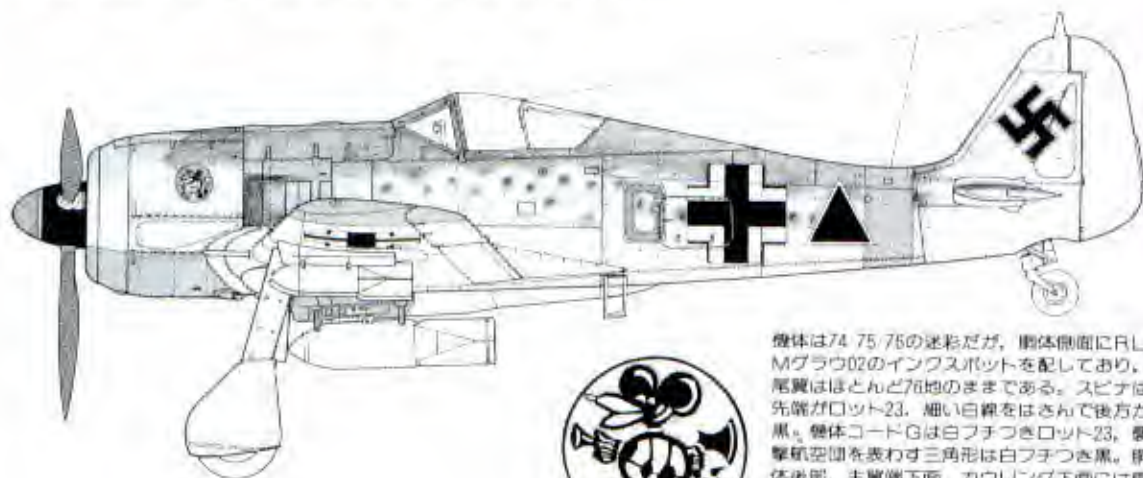
塗装例(3)

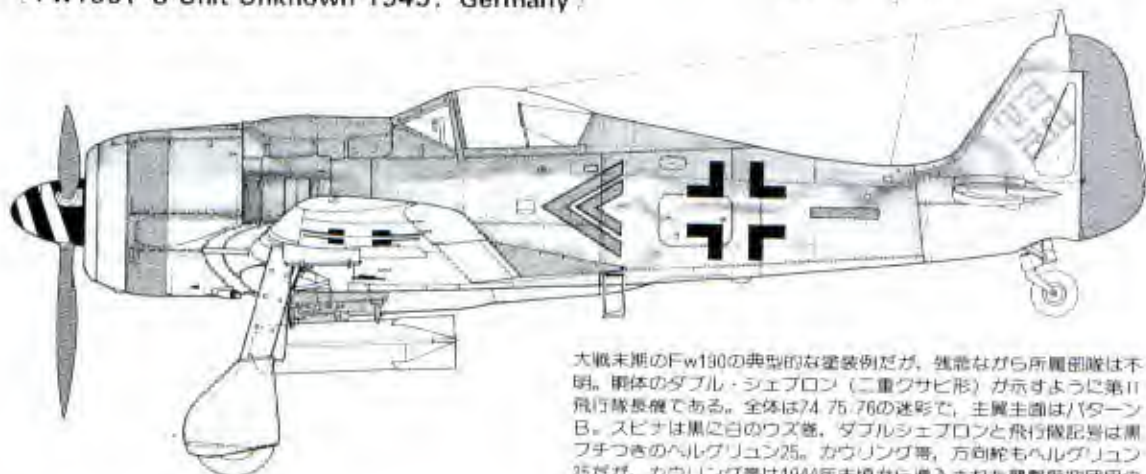
〈Fw190A-8/R8 11(Sturm)./JG3 Wille Maximowitz 1944, Germany〉

5./JG300のシュレーダー機と同じく突撃飛行隊に所属したヴィリー・マキシモヴィック伍長機(スコア25機)。機体は74/75/76の迷彩だが胴体上面はほとんど74一色。カウリング全体黒というのが派手だが、これはJG3機に多くみられた塗装である。スピナはロット23にゲルプ04のウズ巻、排気口後方はロット23のフチつき黒、機番8は白フチつき黒、胴体バルカンクロイツはデュンケルグラウ74、本土防衛部隊識別帯は白で中に黒の飛行隊記号が記入してある。カウリングのエンブレムはJG3のもので、楯は白、フチ、鳥がロット23(両側にある)。なお、この機体はR8仕様だがキャノピーの追加防弾ガラスは装備してなく、胴体下のループアンテナも基部を残して取外してある。

〈Fw190A-8 IV./JG5 1945, Herdla-Island Norway〉

開戦当初より一貫してノルウェー、フィンランド方面の極北戦線で活躍したJG5が終戦時に装備していたA-8。機体は74/75/76の迷彩。スピナは黒に白のウズ巻、排気口後方は黒。機番8、および第IV飛行隊を示す円は白フチつきブラウ24。カウリングのエンブレムはJG5の部隊マークで、銀の海(波はゲルブ04にブラウ24のシャドー)に黒の森、バックはゲルプ04地にロット23の旭日、EISMEERは白と黒である。周囲は黒フチ。

〈Fw190S-5(W.Nr2541) I./SG151 1945, Germany〉

少数生産に終ったFw190Sシリーズは現存写真もまだ少なく、図の機体はマーキングを施したSシリーズとして知られる唯一のもの。地上襲撃航空団の訓練部隊SG151でJu87からFw190への転換訓練に使用されていたもので、機体は74/75/76の迷彩。スピナは黒、白フチつき黒三角マークは襲撃航空団を表わす記号でバルカンクロイツの前につくと第I飛行隊、後につくと第II飛行隊を意味した。機番115は白フチつきロット23、東部戦線を示す帯はゲルプ04。キャノピー直後の胴体に小さく記入されたA-5 2541 29-6-44 は白で、型式(原型)製造番号、改造年月日を示している。

塗装例（4）

〈Fw190F-2 5./SchG1 1943, Deblin-Irena Poland〉

機体は74/75/76の迷彩だが，胴体側面にRLMグラウ02のインクスポットを配しており，尾翼はほとんど76地のままである。スピナは先端がロット23，細い白線をはさんで後方が黒。機体コードGは白フチつきロット23。襲撃航空団を表わす三角形は白フチつき黒。胴体後部，主翼端下面，カウリング下面には東部戦線を示すゲルプ04塗装が施してある。カウリングに描かれた“ミッキーマウス”はSchG1のエンブレムで，ロット23の円に黒と白のミッキーマウス。

〈Fw190F-8 Unit Unknown 1945, Germany〉

大戦末期のFw190の典型的な塗装例だが，残念ながら所属部隊は不明。胴体のダブル・シェブロン（二重クサビ形）が示すように第II飛行隊長機である。全体は74/75/76の迷彩で，主翼上面はパターンB。スピナは黒に白のウズ巻，ダブルシェブロンと飛行隊記号は黒フチつきのヘルグリュン25。カウリング帯，方向舵もヘルグリュン25だが，カウリング帯は1944年末頃から導入された襲撃航空団用の本土防衛識別帯。各国籍マークはいずれも後期タイプ。

〈Fw190F-8 I./SG2 1945, Hungary〉

1945年初め，ハンガリー国内でソ連地上軍攻撃に活躍した機体で，第1飛行隊副官の乗機である。雪中での作戦のため74/75/76の迷彩の上から水性白色塗料をラフに塗布してある。スピナは黒地に白のウズ巻，機首先端はロット23（長機標識？）。シェブロンは白フチつき黒，機番2はロット23，胴体後部帯，主翼端下面はゲルプ04，主翼下面，胴体バルカンクロイツは後期タイプ。なお，図の機体に限らず，冬期には雪，泥が付着しないように下部主脚カバーは取外している場合が多い。

Douglas A/B-26 INVADER

PHOTO – USAAF

PHOTO – HUDEK AERONAUTICAL COLLECTION

PHOTO – USAAF

PHOTO – DOUGLAS AIRCRAFT

世に長寿機と呼ばれる名機は数々ある。ダグラス・インベーダーもその中の1機だが，その一生は戦火とともにあったといっていい。多くの長寿機たちが，時代に対応しておのれの形態や任務を変えることによって生き延びてきたのに対し，インベーダーは常に戦場，それも最前線にあった。いくらかの改造型を除いた多くのインベーダーたちは，攻撃あるいは爆撃機を表わすA，Bの接頭記号の前に，わずらわしい改造記号を付けることなく寿命をまっとうした。今月はこのインベーダーについて10グラフで特集してみたい。

[上]飛行中のXA-26-DE(41-19504)。3機作られたプロトタイプの1機で，グラスノーズを持つ爆撃型。ダグラス社は1941年，エド・ハイネマンをチーフにA-20ハボックの後継機の開発に着手した。計画は中翼，単葉の双発機で，A-20で好評だった3車輪方式をそのまま踏襲している。陸軍は審査の結果，爆撃型XA-26，夜戦型XA-26A，対地攻撃型XA-26Bを各1機発注，テストに供することになった。

[左上]対地攻撃型XA-26B-DE(41-19558)。機首をソリッドノーズにし，75mm機関砲を装備している点以外はXA-26と同様。3機のプロトタイプは1942年からテストを開始し，最初に夜戦型XA-26Aが脱落，残る2機もエンジン冷却系統や遠隔管制銃座のトラブルなどにより，思うような進展を見せず，量産が始まったのは1943年，実戦配備が本格化するのは第二次大戦も末期の1944年末のことである。量産は爆撃型，対地攻撃型の双方を並行して行なうことになり，それぞれA-26C，A-26Bと命名された。

[左中]量産1号機A-26B-1-DL(41-39100)。契約年度1941年のシリアルを持つ本機が，ダグラス・ロングビーチ工場をロールアウトしたのは1943年9月のこと。エンジン冷却のため大型スピナが外されている点に注意。

[左下]機首にT-13E 75mm機関砲を装備したA-26B-5-DL(41-39108)。スリムな胴体と強力な2,000馬力級R2800エンジンの組み合わせにより，インベーダーは搭載力，航続力の大きな機体になったが，側方視界が悪く，パイロットからは編隊飛行ができないなど不評であった。

(上)A-26B-10-DT(43-22282)。第二次大戦も終盤の1944年6月、4機のA-26Bは第5空軍の手により実戦テストを行なった。結果は視界の悪さや武装の弱さばかりが強調されることになったが、ヨーロッパ方面でのテストでは、運動性や搭載量が評価され、生産機の多くが欧州戦線へまわされることになった。しかし前方視界の悪さは現地のパイロットには不評だったため、ダグラス社はキャノピーをクラムシェル型で大きなものに改造、同時に武装を強化するなどさまざまな改修を施した。

(下)釜山のK-9飛行場にラインアップした17BW(L)・37BSのB-26B/C。第二次大戦においては現役期間が短く、あまりパッとしなかったA-26も、1950年に始まった朝鮮戦争においては、水を得た魚のように持てる能力を引き出した。写真は手前の2機が爆撃型B-26C、後方はソリッドノーズのB-26B。お気付きのようにインベーダーは1948年の名称変更により、その任務を表わす符号記号をAからBに代え、すでに退役していたマーチン・マローダーに代りB-26の名称を使用した。朝鮮戦争におけるB-26の活躍は11月号に詳しいので多くを語らないが、ジェット機の攻撃能力がまだまだもの足りなかったこの当時、実にうまく運用された機体のひとつであったことは言をまたない。

PHOTO USAF

[上左]後上方から見たB-26Cのコクピット。左がパイロット，右は航法兼爆撃士で，爆撃士は離陸後計器盤横の通路を通って機首の爆撃士席へ移動する。なお射撃手は胴体中央部に後ろ向きに座り，ペリスコープで遠隔銃座をコントロールする。
[上右]爆撃士席のノルデン照準器。
[下]67TRG，12TRSのRB-26Cに，高高度偵察カメラを装備するグラウンド・クルー。RB-26CはB-26Cの機首に偵察カメラを搭載した夜間写真偵察型で，40機以上改造された。

PHOTO—USAF

PHOTO—U. S. NAVY

[上]ラムジェット・エンジンの試験用に海軍航空ミサイル・テスト・センターへ貸与されたA-26C-40-DT(44-35577)。海軍は1945年、これとは別にA-26BおよびC各1機をXJD-1としてテストした結果、汎用機として陸軍から150機入手、JD-1として標的曳航などに使用した。2,400機以上生産されたA-26B/Cは朝鮮戦争後B-57やB-66に追われ現役を退くとともに、東南アジア、中・南米、アフリカなどへ供与された。

[中]米空軍最後のインベーダー、VB-26B-45-DL(44-34160)。アンドリューズ空軍基地のオープンハウスに展示された際のスナップで、この機体は1972年までANGに在籍、退役後はスミソニアン博物館へ寄贈された。

[下]ニューヨーク州にあるアイビー・リーグの1校、コーネル大学の航空研究所がテストベッドに使用したB-26B(N9417H, N9416H)。

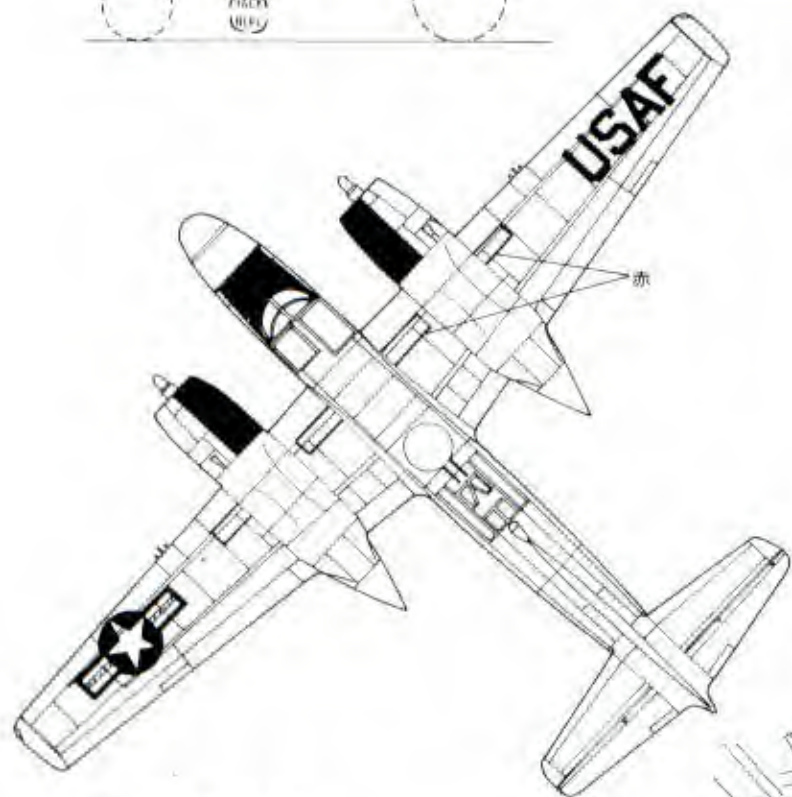
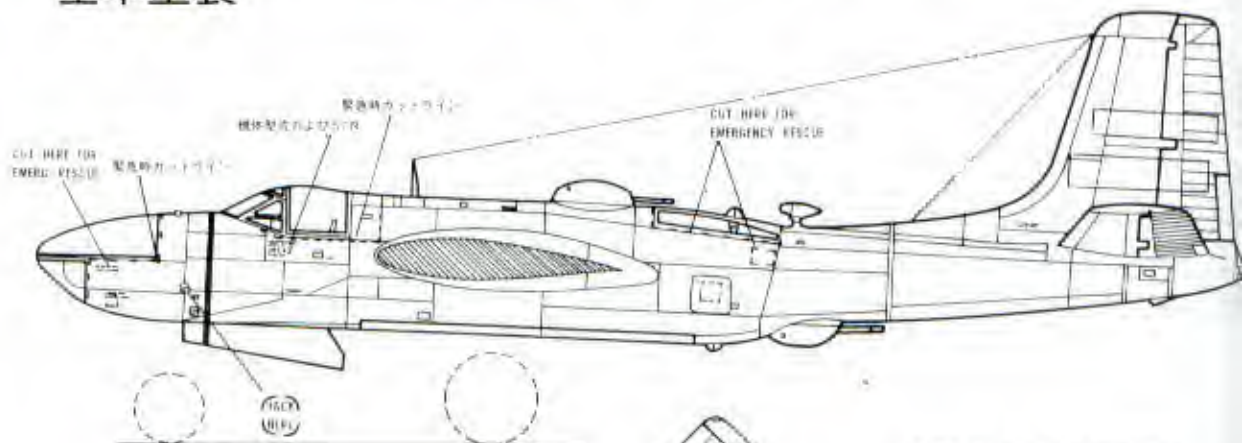
PHOTO—CORNELL AERONAUTICAL LAB.

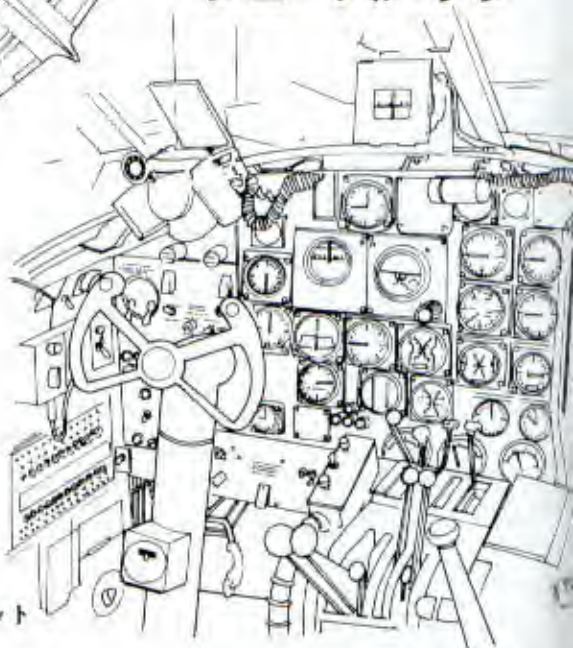
OTO　USAF

朝鮮戦争終了後，多くのインベーダーは外国へ渡り，米本土に残った機体も第一線を退き支援機として使用されていた．そんな中で，エグリンの1ACGだけは1960年代までB-26を使用し続けた．対ゲリラ戦(COIN)機としての能力を買われたためで，この部隊はパナマに展開してさまざまなジャングル戦でのテクニックをみがいた．しかしさすがのインベーダーも寄る年波には勝てず，事故が多発するようになる．米空軍はインベーダーをビジネス機へ改造する仕事をやっていたカリフォルニアのオン・マーク社へインベーダーの近代化改修を発注，40機がこの改修を受け，B-26Kとしてカムバックを果した．

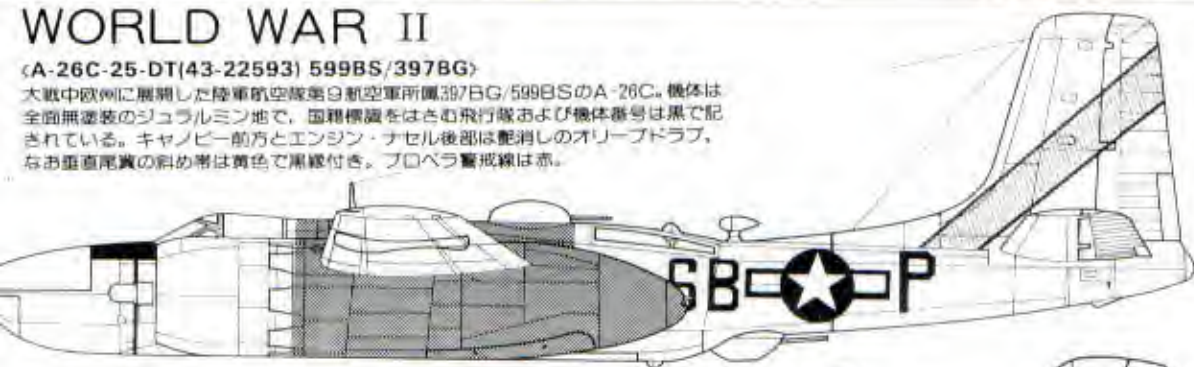
[上]タイのナコン・パノム基地に駐留し，ホーチ・ミン・ルートのトラック攻撃に参加した606ACSのB-26K-DM(64-17671)．翼下にはエクステンダー・フューズ付きMk.82 500lb爆弾をはじめ，ナパーム弾などを装備している．606ACSはその後56SOW／609SOSとなり，B-26K(後にA-26Aと再改称)"ニムロッド"を駆って北ベトナム軍の補給線をたたいた．なお米本土には乗員訓練飛行隊603SOSもあった．［下］アリゾナ州デビスモンサン空軍基地内のMASDC(軍用機保管センター)に保管されている609SOSのA-26A-DM(64-17665)．1969年11月の任務を最後にA-26は現役を去り，MASDCに入り，ここで余生を送ることになった．

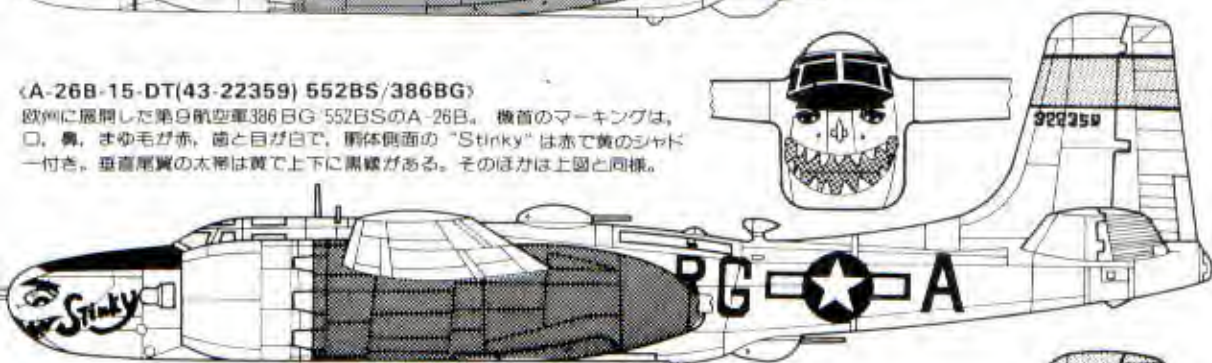
ダグラス A-26/B-26インベーダー

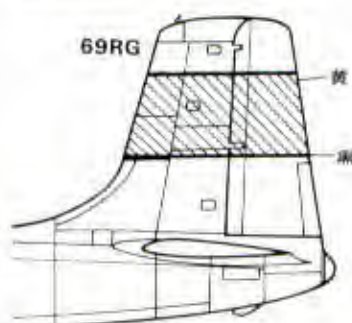
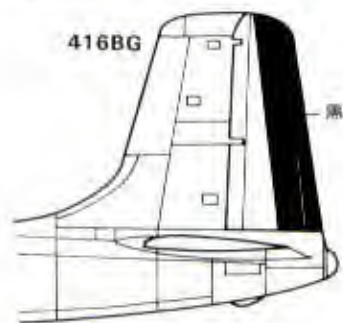
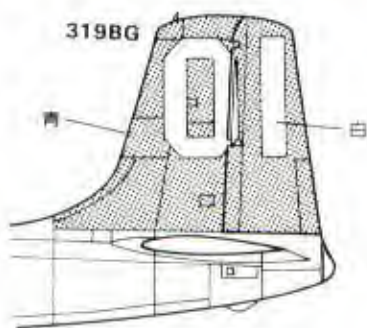
基本塗装

ダグラスA-20ハボックの後継機として1942年7月10日初飛行したA-26インベーダーは、第二次世界大戦はもとより、この後も朝鮮戦争、ベトナム戦とアメリカが関与したすべての戦争に爆撃、あるいは攻撃機として参加した数少ない機種のひとつである。また本家アメリカ以外に、ブラジル、チリ、中華民国、コロンビア、ザイール、キューバ、ドミニカ、グァテマラ、インドネシア、ラオス、ニカラグア、ペルー、ポルトガル、サウジアラビア、トルコ、南ベトナムと、17ヵ国もの国が使用したというのもこの当時の機体としては非常に珍しく、また同じ任務につきながら一生のうちに3度も名称変更を余儀なくされた機体でもあった。今回のグレードアップではさまざまな顔を持つA-26インベーダーをその使用時期と使用国別の塗装から見較べてみよう。

左は後方へ引込まれる前脚、右はコクピット左側のキャプテン席である。B-26の乗員は計3名で、この席の右側は前方の爆撃士席への通路となっている。

WORLD WAR II

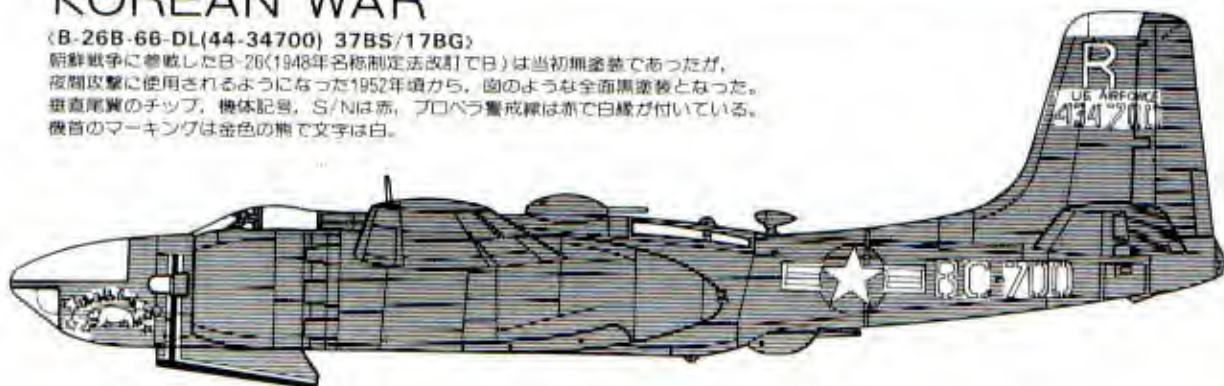
〈A-26C-25-DT(43-22593) 599BS/397BG〉

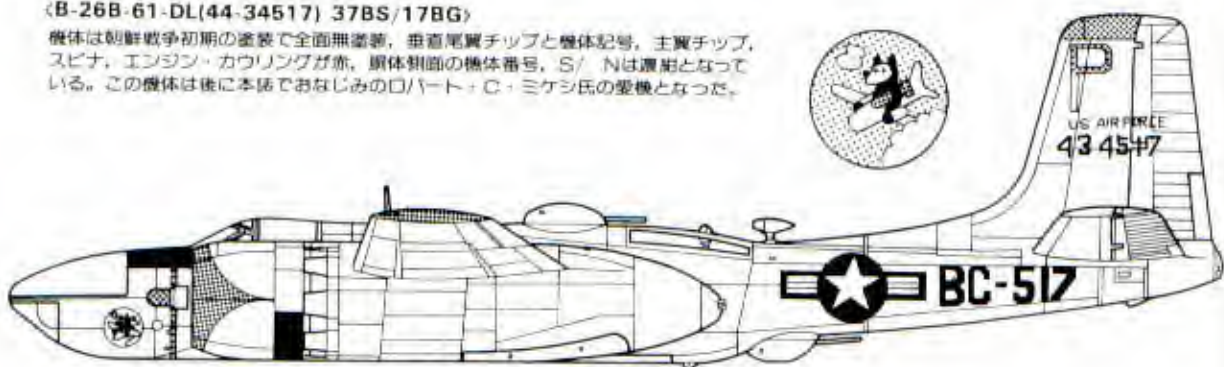
大戦中欧州に展開した陸軍航空隊第9航空軍所属397BG/599BSのA-26C。機体は全面無塗装のジュラルミン地で，国籍標識をはさむ飛行隊および機体番号は黒で記されている。キャノピー前方とエンジン・ナセル後部は艶消しのオリーブドラブ，なお垂直尾翼の斜め帯は黄色で黒縁付き。プロペラ警戒線は赤。

〈A-26B-15-DT(43-22359) 552BS/386BG〉

欧州に展開した第9航空軍386BG/552BSのA-26B。機首のマーキングは，口，鼻，まゆモが赤，歯と目が白で，胴体側面の"Stinky"は赤で黄のシャドー付き。垂直尾翼の太帯は黄で上下に黒線がある。そのほかは上図と同様。

〈A-26B-51-DL(44-34298) 89BS/3BG〉

こちらは太平洋戦線に投入された3BG/89BSのA-26B。機体は全面オリーブドラブで，垂直尾翼の機体記号およびS/Nは白，チップは緑で，境界には白い細帯が入っている。なおチップは飛行隊別に塗り分けられており，8BSは黄，13BSは赤，90BSは白となっている。

KOREAN WAR

〈B-26B-66-DL(44-34700) 37BS/17BG〉

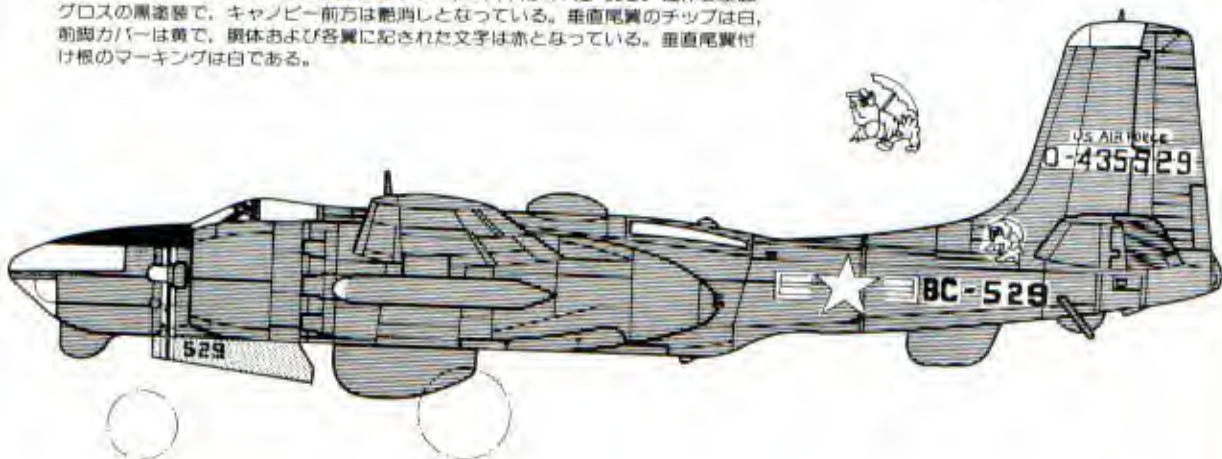
朝鮮戦争に参戦したB-26(1948年名称制定法改訂でB)は当初無塗装であったが，夜間攻撃に使用されるようになった1952年頃から，図のような全面黒塗装となった。垂直尾翼のチップ，機体記号，S/Nは赤，プロペラ警戒線は赤で白縁が付いている。機首のマーキングは金色の熊で文字は白。

〈B-26B-61-DL(44-34517) 37BS/17BG〉

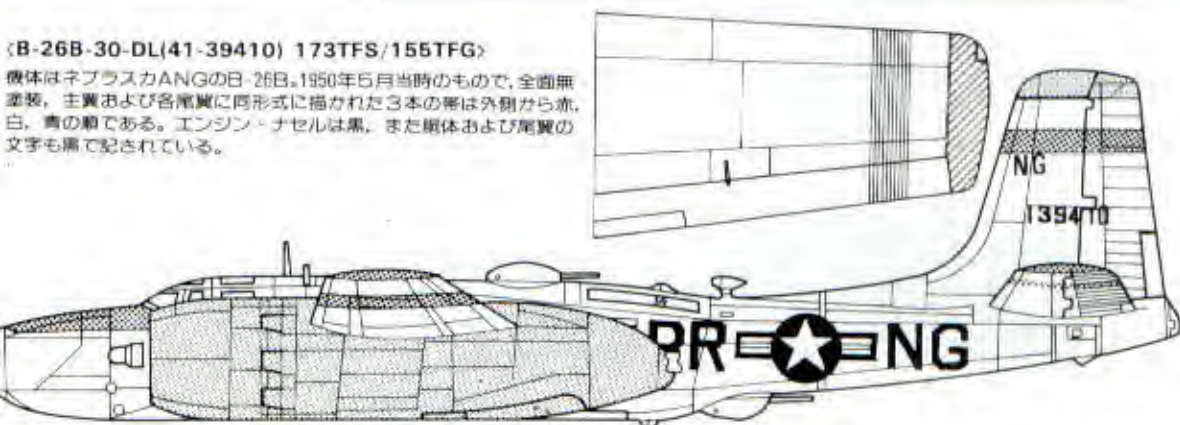
機体は朝鮮戦争初期の塗装で全面無塗装，垂直尾翼チップと機体記号，主翼チップ，スピナ，エンジン・カウリングが赤。胴体側面の機体番号，S/ Nは濃紺となっている。この機体は後に本誌でおなじみのロバート・C・ミケシ氏の愛機となった。

〈朝鮮戦争に参加したインベーダー・スコードロン〉

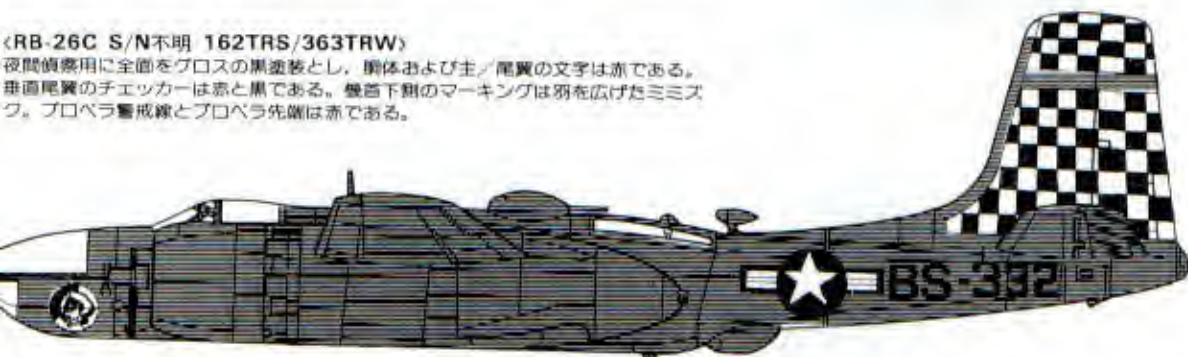
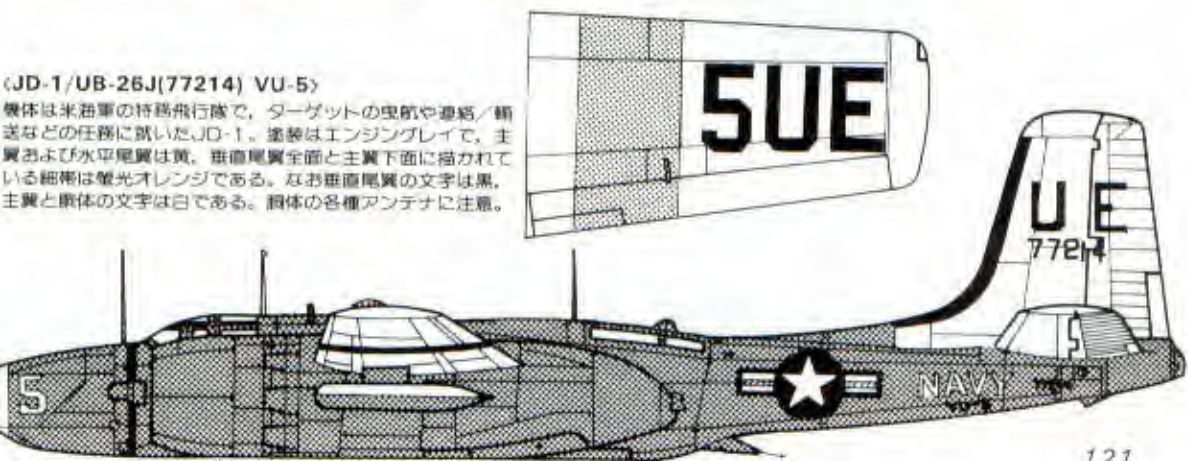
1950年6月25日に勃発した朝鮮戦争には，日本および米本土から3個BG(後にBW)と1個TRSのB-26が参戦した。最初に展開したのはそれまで日本の芦屋に駐留していた3BGで，配下の8BS，13BSとともにK-8飛行場(Kunsan)に展開，6月28日には最初の攻撃ミッションに就いた。2番目の部隊は本国カリフォルニア州のマーチ基地で現役復帰した452BGで，この年の10月に配下の728，729，730，731BSとともにK-9飛行場(Pusan)へ展開，実戦に加わった。なおこのうち，夜間攻撃ミッションを担当した731BSは，間もなく前述の3BGへ移動，452BGも1952年5月末，再び予備役部隊となり，本国へ帰投した。これに代って朝鮮に派遣されたのが，3番目の17BWで同じK-9から任務に就いた。このほか朝鮮戦争には，K-14飛行場(Kimpo)で偵察任務に従事していた67TRWにRB-26Cを装備する12TRSが1951年9月から所在した。この期間の標準塗装は，前半が全面無塗装のジュラルミン地で胴体および垂直尾翼の機体番号は濃紺，後期は夜間攻撃用に全面黒塗装を施した。なお朝鮮戦争におけるB-26の活躍についての詳細は本誌1980年11月号の「F-86と朝鮮戦争」を参照。

POST WAR

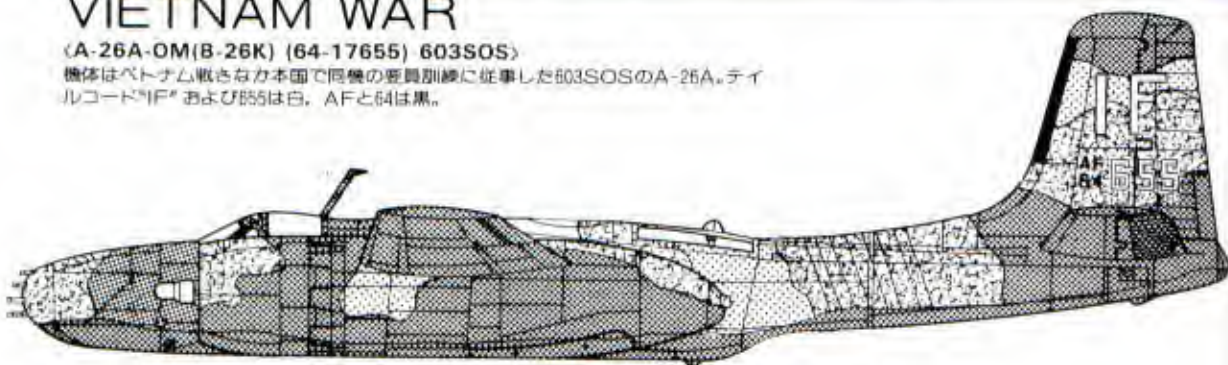
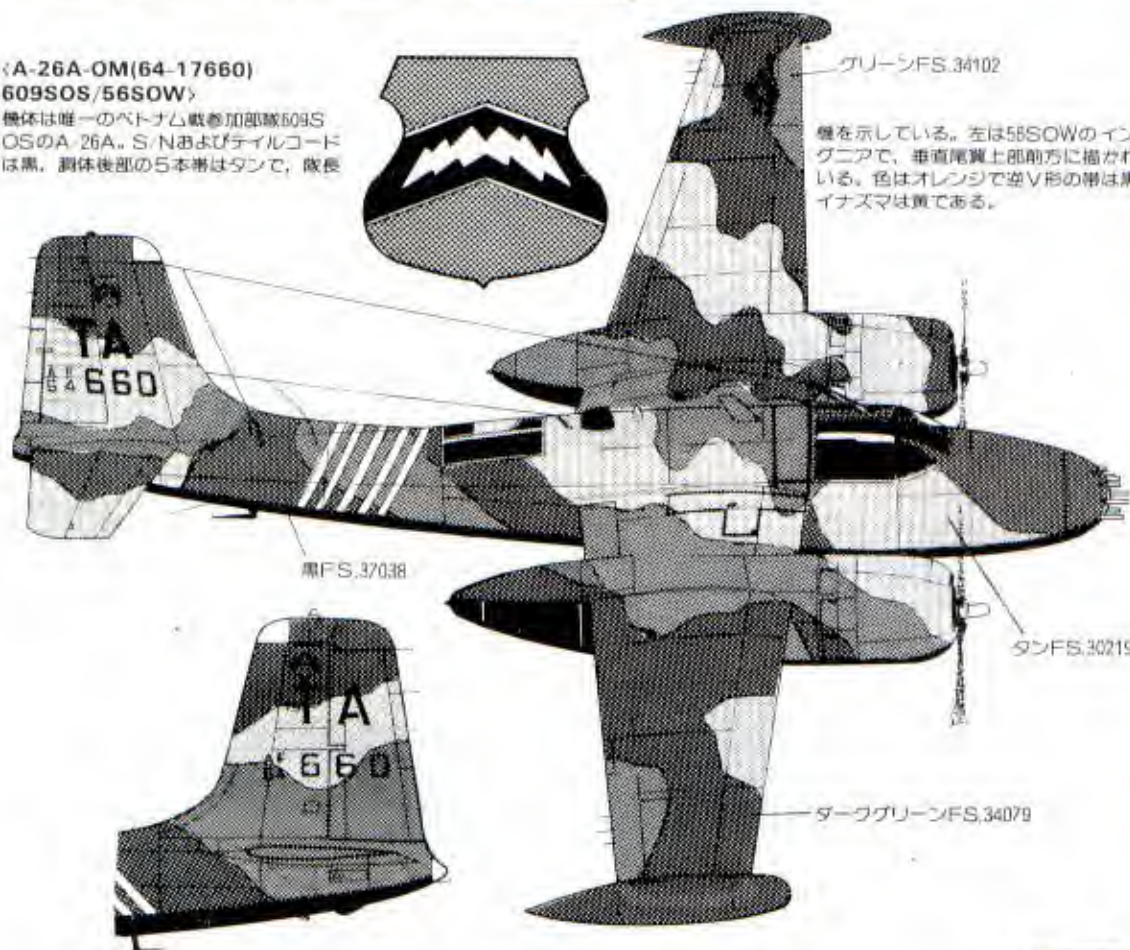
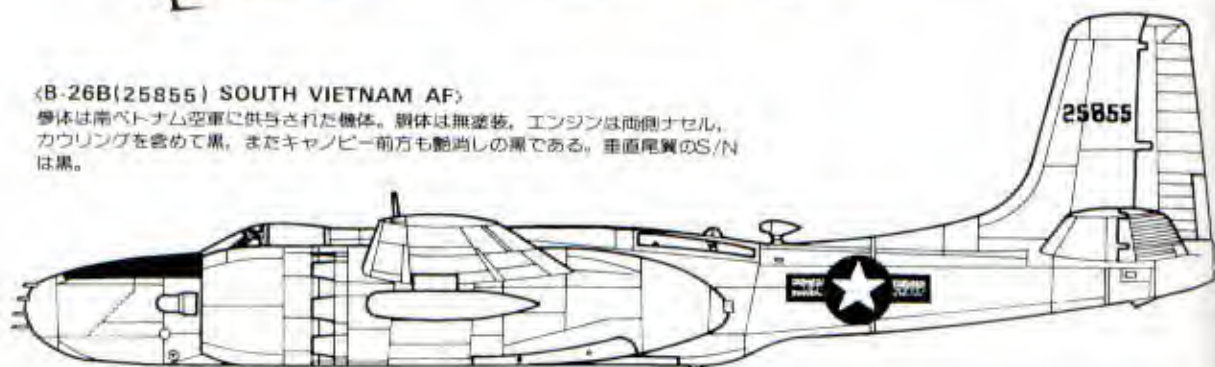
〈RB-26C-DT(44-35529) 11TRS〉

機体はフィリピンのクラーク基地に駐留していた11TRSのRB-26C。機体は全面グロスの黒塗装で，キャノピー前方は艶消しとなっている。垂直尾翼のチップは白，前脚カバーは黄で，胴体および各翼に記された文字は赤となっている。垂直尾翼付け根のマーキングは白である。

Douglas A-26 Invader

〈B-26B-30-DL(41-39410) 173TFS/155TFG〉
機体はネブラスカANGのB-26B。1950年5月当時のもので，全面無塗装，主翼および各尾翼に同形式に描かれた３本の帯は外側から赤，白，青の順である。エンジン・ナセルは黒，また胴体および尾翼の文字も黒で記されている。

〈DB-26C-45-DT(44-35766) ARDC〉
無人標的機の母機兼誘導機として改修されたDB-26C。機体はライトグレイで，機首と胴体後部，主翼先端は蛍光オレンジに塗られている。エンジン・ナセルは黒，そのほか文字類も黒である。塗装は1950年代後半のもので，所属はARDC(Air Research and Development Command）と思われる。

〈RB-26C S/N不明 162TRS/363TRW〉
夜間偵察用に全面をグロスの黒塗装とし，胴体および主／尾翼の文字は赤である。垂直尾翼のチェッカーは赤と黒である。機首下側のマーキングは羽を広げたミミズク。プロペラ警戒線とプロペラ先端は赤である。

〈JD-1/UB-26J(77214) VU-5〉
機体は米海軍の特務飛行隊で，ターゲットの曳航や連絡／輸送などの任務に就いたJD-1。塗装はエンジングレイで，主翼および水平尾翼は黄，垂直尾翼全面と主翼下面に描かれている細帯は蛍光オレンジである。なお垂直尾翼の文字は黒，主翼と胴体の文字は白である。胴体の各種アンテナに注意。

Douglas A-26 Invader

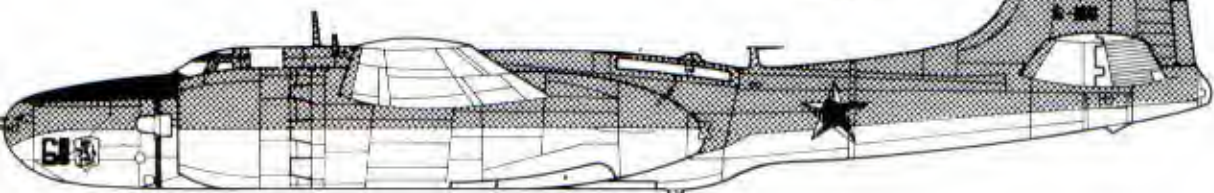
VIETNAM WAR

〈A-26A-OM(B-26K) (64-17655) 603SOS〉
機体はベトナム戦さなか本国で同機の要員訓練に従事した603SOSのA-26A。テイルコード"IF"および655は白，AFと64は黒。

〈A-26A-OM(64-17660) 609SOS/56SOW〉
機体は唯一のベトナム戦参加部隊609SOSのA-26A。S/Nおよびテイルコードは黒，胴体後部の5本帯はタンで，隊長機を示している。左は56SOWのインシグニアで，垂直尾翼上部前方に描かれている。色はオレンジで逆V形の帯は黒，イナズマは黄である。

〈B-26B(25855) SOUTH VIETNAM AF〉
機体は南ベトナム空軍に供与された機体。胴体は無塗装，エンジンは両側ナセル，カウリングを含めて黒，またキャノピー前方も艶消しの黒である。垂直尾翼のS/Nは黒。

FOREIGN SERVICE

〈B-26C(41-39358) GB2/91 FRENCH AF〉

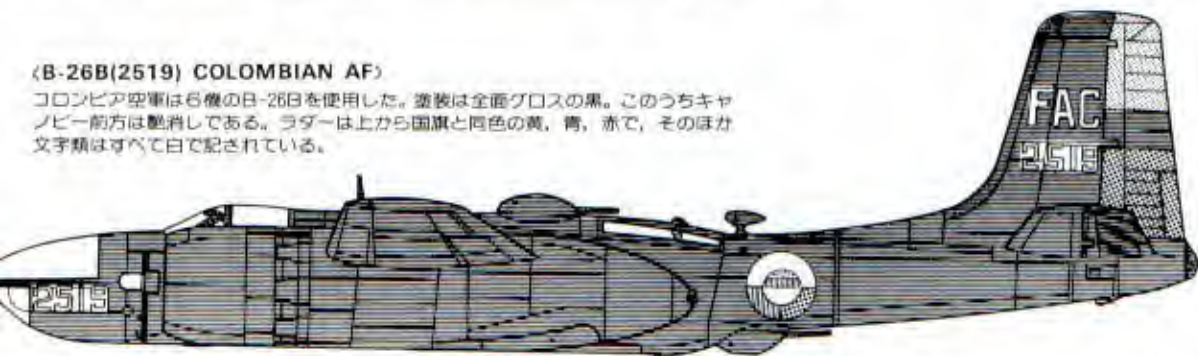
フランスはチュニジア戦争用に60機のB-26を購入し，夜間戦闘機として使用した。機体は夜戦用に全面黒，垂直尾翼のS/Nおよびプロペラ警戒線は赤で，ラダーの縦帯はフランス国旗と同様に前から青，白，赤の順である。右はインシグニアで，鷹は黒と赤，バックの円は紫，下は赤い円の中に白いうさぎが描かれている。

〈A-26B(5·160) BRAZILIAN AF〉

ブラジル空軍のA-26B。機体は上半分が緑，下面はライトグレイである。キャノピー前方は艶消しの黒。機首番号，主翼下面の文字は黒，垂直尾翼の10は赤で白縁付き，そのほかの番号は白である。右は機首に描かれたインシグニアで，赤いライオンが描かれている。

〈B-26B(M-267) INDONESIAN AF〉

インドネシア空軍のB-26は全面無塗装，機首と胴体後部の大胆なマーキングはオレンジレッドで，機首のマウスは黄で縁取りされ，歯は白，目は黒で描かれている。右は垂直尾翼中央に描かれたインシグニアで，色は緑と黄である。

〈B-26B(2519) COLOMBIAN AF〉

コロンビア空軍は6機のB-26Bを使用した。塗装は全面グロスの黒。このうちキャノピー前方は艶消しである。ラダーは上から国旗と同色の黄，青，赤で，そのほか文字類はすべて白で記されている。

Photo—Imperial War Museum

➡雄大な雲海を眼下にイギリス本土上空をパトロールするNo.85Sqn.のハリケーンI。ときあたかもバトル・オブ・ブリテンたけなわの頃のショットである。左から3機目，編隊を先導するのはピーター・タウンゼント少佐機で，同少佐はこの間の戦いでBf109を4機，Bf110を1機，Do17を3機撃墜している。ハリケーンは当時，ドイツ空軍のBf109に対しては互角に渡りあえず，もっぱら対爆撃機用に使われ，バトル・オブ・ブリテン全期間中の爆撃機撃墜数はスピットファイアのそれを上まわった。

➡キプロス島上空を飛翔するNo.213Sqn.のハリケーンI。No.213Sqn.は1917年6月に開隊された部隊で，バトル・オブ・ブリテンまではイギリス本土にあったが，1941年5月，空母フューリアスに搭載されて地中海に移動し，マルタ，キプロスなどの防衛に従事した後，激戦の続く北アフリカ戦線に投入されている。写真ではどの機体もスコードロン・コードが描かれていないが，No.213Sqn.は「AK」を使用していた。胴体後部のスカイの帯は単座昼間戦闘機を示すマーキングである。

HURRICANE in battle

⬅暗闇をバックに夜間パトロールに出発するハリケーンⅠ。スコードロン・コードが描かれていないので所属は不明であるが，手前の地上誘導員の服装などから，おそらく中東に駐留していた部隊の機体と思われる。コクピット前方下に見える矩型の板は防眩用のもので，排気管の炎がパイロットの目を眩わさないようにとの配慮から，夜間作戦用ハリケーンに装着されたものである。コクピット下のエンブレムはSqn.バッジであろうか？

➡ハリケーンの出征地は厳寒のロシア戦線にまでおよんだ。1941年8月，No.845qn.のハリケーンⅠは新設されたNo.134Sqn.とともに空母アーガスに搭載され，ムルマンスクのヴァエンガ飛行場に到着した。これらの機体は同年11月頃まで使われた後，ソ連空軍に譲渡された。この間，両Sqn.の戦果は撃墜15機であった。またソ連空軍爆撃機のエスコートにも多用されたが，当時のソ連空軍の快速爆撃機Pe-2に全速を出しても追いつかないというエピソードは有名である。

➡キプロスのファマグスタ飛行場に駐機するNo.213Sqn.のハリケーンⅠ。一番手前の機体シリアルW9349は，パドル・ブレードのロートル・ペラを装備しているのがわかる。ほかの機体は従来のデハビランド製ペラを装備しており，スピナーの形状の違いによって，写真から読みとれる。手前から3，6機目の機体は機首下面に防砂用のフィルターを装備している。同隊は1941年6月から12月までキプロス島にあり，昼夜を分かたぬドイツ空軍の空襲を迎え討った。

⬆北アフリカ上空を飛ぶNo.6Sqn.のハリケーンIId。同隊は最初にIId型を受領した部隊で、1942年6月からドイツ・アフリカ軍団の戦車攻撃に使われた。中でも10月24日には1日で16両の戦車を仕止めている。この間の目覚しい対戦車攻撃の活躍を記念するため、同隊は「缶切り」（戦車キラーを表わす）に羽根をつけたエンブレムを部隊のシンボルとして使用しており、現在でもNo.6Sqn.の使用するジャギュアGR.1には「羽根の生えた缶切り」が描かれているのは周知のとおりである。

⬉翼下にビッカース社製40mm機関砲を装備したハリケーンIId。装弾数は左右それぞれ15発であった。このほかに主翼前縁にも各1挺ずつの7.7mm機銃を装備していたが、これは40mm砲の射撃照準用で、曳光弾の弾道を視認することにより照準の目安とした。そのほか対戦車攻撃用という性格から機体各部に装甲が施され、この装甲の重量だけでも370kg近くに達しており、翼下の砲とあわせて運動性はきわめて悪く、味方の制空権外ではまったくの無力であった。

⬅エジプトのナイル川三角洲上空をパトロールするハリケーンIIb。所属はNo.94Sqn.である。同隊がハリケーンIIbを使用した時期は短く、1941年の12月から翌1942年1月まで2ヵ月にも満たぬ期間で、この後カーチス・キティホーク、ハリケーンIを使用している。この戦域で使われた機体はダークアースに、ダークグリーンの部分をミッド・ストーンに塗装するのが普通だが、一番手前の機体ではダークアースの部分がストーンに塗られているのが面白い。

➡エル・アラメインに駐留するNo.213Sqn.のハリケーンIIc。1942年後期の撮影で，この写真からははっきり確認できないが，本機は主翼前縁の20mm機関砲4門のうち，内側の左右各1門を撤去している。これは当時のNo.213Sqn.が長距離エスコートを任務としていたためで，翼下のドロップタンクもそのミッションを遂行するための身仕度であろう。すでに燃料も十分給油され，パイロットもコクピットにおさまって出撃の合図を待つばかりである。

➡北アフリカの砂漠上空を飛行するハリケーンIIb。IIbは7.7mm機銃を計12挺搭載する機体で，写真でも新たに増設した2挺の機銃口が着陸灯の外側に見える。機体はNo.128Sqn.のもので，同部隊は1941年10月から翌1943年3月までの間，主にシェラレオネ近郊の港湾や航空基地の防衛に従事した。スピナーは赤，白，青で塗られているのがわかる。

⬇猛烈な砂煙りを巻き上げてハリケーンIIcの傍らをタキシングするロッキード・ハドソン。このすさまじい砂煙りでもわかるように，砂漠に駐留する機体にはフィルターが必要不可欠であった。さもなければミクロン単位の砂がキャブレターを通り抜け，エンジン・シリンダー内に入ってシリンダー内壁を傷つけ磨耗させてしまうからである。手前のハリケーンは上の写真と同じ機体で，すでにプロペラが回転し，これからいよいよ出撃というシーンである。

⬅荒涼とした砂漠の滑走路から編隊を組んで離陸するハリケーン。このように機体ごとの間隔をあけて離陸するのは，離陸時に先行機がまき起こす砂煙りで，後続機のパイロットが視界をさまたげられないように，との処置である。写真では不明であるが，機体はハリケーンⅠで，No.237Sqn.“ローデシアン”の所属と思われる。“ローデシアン”の呼称は開隊当時，ローデシア人のメンバーがいたことにちなむもので，純然たるイギリス空軍の正規部隊であった。

⬅砂漠のエプロンに憩うNo.237Sqn.のハリケーンⅠ。No.237Sqn.は第一次大戦中に飛行艇部隊として開隊されたが，1941年8月より北アフリカの戦線に登場。この頃はハリケーンⅠとウェストランド・ライサンダーであった。1942年1月以降はハリケーンⅠで機種統一され，名実ともに戦闘機部隊となった。写真ではどの機体も従来のデハビランド型のプロペラではなく，幅広のロートル・ペラを装着しているのがスピナーの形状からわかる。

⬅エンジンをウォーミング・アップ中のハリケーンⅡb。機体下面を全面黒に塗っており，排気管からの炎による光をさえぎる防眩板などから，夜間戦闘用に使われた機体と思われる。主翼前縁の機銃口はすでにガムテープでシールドされており，機体の整備が終了していることを示している。Ⅱbが登場した頃はすでにバトル・オブ・ブリテンも終結しており，ドイツ空軍の空襲も散発的なものに終始し，機体に寄りそう整備員の立振舞にものどかさがある。

⬇翼下に250 lb爆弾を吊下してタキシングするハリケーンⅡc。主翼の20mm機関砲，爆弾，熱帯用のフィルターなどいかにもいかめしい面構えである。機体は主翼下面の赤丸を除いたSEACラウンデルでもわかるように，ビルマ方面に展開，日本軍と戦いを交えたもので，このように爆装した“ハリボマー”はインパールから敗走する日本軍に追い討ちをかけたのであった。